



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL**

**PORSCHE C6 BANK ENDURANCE CHALLENGE BRASIL - 2025
REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO**

Este é um documento importante. Todos os pilotos e **COMPETIDORES** devem ler este regulamento antes de preencher o formulário de inscrição para o Campeonato Brasileiro de Porsche Endurance (Porsche C6 Bank Endurance Challenge Brasil - 2025). No caso de qualquer dúvida em relação a estas regras e condições, favor entrar em contato com a Dener Motorsport Produções LTDA., cuja é **PROMOTORA** do Evento.

Com a concordância da Confederação Brasileira de Automobilismo, reservamo-nos o direito de fazer modificações e alterações. Quaisquer mudanças ou alterações eventualmente realizadas serão publicadas em adendos com essa finalidade e serão distribuídos a todos os pilotos e competidores.

Parágrafo Único: De acordo com o acima definido, a Confederação Brasileira de Automobilismo, através do Conselho Técnico Desportivo Nacional, deverá ser informada antecipadamente das possíveis mudanças ou alterações, para que seja dada a devida Anuência.

Todos os direitos são reservados.

Observações sobre os direitos de autor:

O texto, as imagens e todas as outras informações publicadas neste Regulamento são de direito da **CBA** e da Empresa **PROMOTORA**.

É proibida sua reprodução total ou parcial, sem prévia autorização por escrito da **CBA** e da Empresa **PROMOTORA**.

Os **CAPÍTULOS** usados neste documento servem somente para rápida referência.

Em caso de dúvida quanto à interpretação deste regulamento, a sua versão final, em língua portuguesa, deverá ser a utilizada para o entendimento.

O Autor deste documento é a Empresa **PROMOTORA** do Campeonato Porsche C6 Bank Endurance Challenge Brasil, que foi devidamente homologado pela **CBA**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Dener Motorsport Produções LTDA.

Av. Eng. Eusébio Stevaux, 1.518

São Paulo – SP - Brasil

CEP 04696-000

Telefone: +55 11 3302-0911

Contatos:

Sr. Dener Pires

Sra. Silvana Pires

E-mail: dener@porsche3cup.com.br

E-mail: silvana@porsche3cup.com.br

PORSCHE C6 BANK ENDURANCE CHALLENGE BRASIL - 2025 REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO

SUMÁRIO

CAPÍTULO I: JURISDIÇÃO	4
CAPÍTULO II: ORGANIZAÇÃO	5
CAPÍTULO III: INSCRIÇÕES.....	6
CAPÍTULO IV: COMPETIDORES E LICENÇAS	7
CAPÍTULO V: DO CAMPEONATO.....	7
CAPÍTULO VI: DO PIT STOP.....	10
CAPÍTULO VII: DAS CLASSES E DOS CARROS	18
CAPÍTULO VIII: VISTORIA DESPORTIVA.....	20
CAPÍTULO IX: VISTORIA TÉCNICA	21
CAPÍTULO X: QUANTIDADE DE PNEUS E AJUSTE DE PRESSÃO	21
CAPÍTULO XI: TROCAS DE PNEUS	23
CAPÍTULO XII: PNEUS DE CHUVA.....	25
CAPÍTULO XIII: DO COMBUSTÍVEL	25
CAPÍTULO XIV: BRIEFING PARA OS COMPETIDORES	26
CAPÍTULO XV: COMUNICAÇÃO COM OS PILOTOS	26
CAPÍTULO XVI: NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA	27
CAPÍTULO XVII: CRONOGRAMA DE TREINOS E CORRIDAS.....	29
CAPÍTULO XVIII: CLASSIFICAÇÃO PARA FORMAÇÃO DO GRID	30
CAPÍTULO XIX: O GRID	30
CAPÍTULO XX: PROCEDIMENTO DE LARGADA.....	31
CAPÍTULO XXI: INCIDENTES	32

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CAPÍTULO XXII: SAFETY CAR.....	34
CAPÍTULO XXIII: CHEGADA	35
CAPÍTULO XIV: PROTESTOS	36
CAPÍTULO XV: DO ACEITE DA REGULAMENTAÇÃO E/OU RENÚNCIA.....	36
CAPÍTULO XVI: CERIMÔNIA DE PODIUM.....	37
CAPÍTULO XVII: EQUALIZAÇÃO DE PESO DOS PILOTOS.....	37
CAPÍTULO XVIII: BALANÇO DE PERFORMANCE (B.O.P)	38
CAPÍTULO XIX: PONTUAÇÃO	47
CAPÍTULO XX: DESCARTES	50
CAPÍTULO XII: DESEMPATE DOS COMPETIDORES.....	50
CAPÍTULO I: MODIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES AUTORIZADAS.....	52
CAPÍTULO II: REPAROS E MANUTENÇÃO.....	53
CAPÍTULO III: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA.....	53
CAPÍTULO IV: TIPOS DE MOTORES E SEUS COMPONENTES.....	54
IV. 1 – TIPOS DE MOTORES.....	54
IV. 2 – UNIDADE DE CONTROLE DO MOTOR (ECU).....	54
IV.3 – SISTEMA DE POTÊNCIA EXTRA (BOOST).....	55
CAPÍTULO V: SUSPENSÃO	55
V. 1 – AJUSTES	55
V. 2 – AMORTECEDORES E MOLAS.....	56
V. 3 – ALTURA DE RODAGEM.....	56
V. 4 – BARRAS ESTABILIZADORAS.....	56
CAPÍTULO VI: INTERIOR DO CARRO	56
VI. 1 – ASSENTO	56
VI. 2 – VENTILAÇÃO INTERNA	56
VI. 3 – COOL SUITS.....	57
CAPÍTULO VII: PESO DO COMPETIDOR E LASTROS DE BOP	57
CAPÍTULO VIII: PNEUS	57
CAPÍTULO IX: AQUISIÇÃO DE DADOS, DO SISTEMA DE RÁDIO E DO SISTEMA DE GRAVAÇÃO DE DADOS E OUTRAS FORMAS DE COMUNICAÇÃO.....	57
CAPÍTULO X: DISPOSIÇÕES DIVERSAS.....	57
X. 1 – DA ASA TRASEIRA	57



X. 2 – DO COMBUSTÍVEL	58
CAPÍTULO XI: CÂMERAS FILMADORAS E IMAGENS DOS EVENTOS	58
CAPÍTULO XII: OBSERVAÇÕES ADICIONAIS E DISPOSIÇÕES FINAIS	58
ANEXO I:	60
CALENDÁRIO PORSCHE C6 BANK ENDURANCE CHALLENGE BRASIL - 2025	60

PARTE A “REGULAMENTO DESPORTIVO”

CAPÍTULO I: JURISDIÇÃO

Artigo 1: O Campeonato Porsche C6 Bank Endurance Challenge Brasil 2025 será regido por este Regulamento Desportivo e Técnico (RDT), em conformidade ao “Código Desportivo do Automobilismo (**CDA**)” da Confederação Brasileira de Automobilismo (**CBA**), pelo Código Internacional Esportivo da **FIA** e seus apêndices (o Código), e pela Prescrição Geral da **FIA** nos circuitos. O Regulamento Técnico será guiado em conformidade com as prescrições do Apêndice J da **FIA** (Artigo 257A – 2013). Eventuais adições, esclarecimento e modificações aos regulamentos feitos pela Organização, serão publicados em boletins particulares com este fim pelo **PROMOTOR**.

1.1: Caso algum item descrito abaixo seja omissivo ou caiba dupla interpretação às definições descritas no **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**, toda decisão deverá ser baseada nos Códigos Desportivos da **CBA** e **FIA** descritos acima.

Artigo 2: A conduta e o controle do evento serão governados pelo **PROMOTOR** do evento.

Artigo 3: Os carros deverão satisfazer as provisões da Regulamentação Técnica (Parte B), que é parte integrante da presente Regulamentação Geral.



CAPÍTULO II: ORGANIZAÇÃO

Artigo 4: A **DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES LTDA. (PROMOTOR(A))**, através de uma permissão especial da Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (PAG) organiza o Porsche C6 Bank Endurance Challenge Brasil 2025, que consiste em uma corrida de veículos administrada dentro do escopo de um evento da **PROMOTORA** e conta com o apoio e patrocínio de diversos parceiros e empresas.

Artigo 5: Todos os **COMPETIDORES** e profissionais que participam da prova comprometem-se por si, por seus funcionários e/ou agentes, a observarem todas as provisões e normas desta Regulamentação.

Artigo 6: Ao assinar a ficha de inscrição, o **COMPETIDOR** está aderindo em sua plenitude todas às condições deste Regulamento, e não pode alegar sob nenhuma hipótese, o desconhecimento das mesmas.

Artigo 7: A **CBA** (Confederação Brasileira de Automobilismo) nomeará os Oficiais que validarão a prova, a saber:

- i. os Comissários Desportivos;
- ii. o Diretor de Prova;

Enquanto o **PROMOTOR** nomeará:

- i. o Médico Responsável
- ii. o Chefe do Resgate de pista;
- iii. o Chefe da Sinalização de pista;
- iv. o Chefe de Cronometragem;

Artigo 8: O **PROMOTOR** poderá solicitar a mudança dos oficiais de competição e/ou delegados, indicados pela **CBA** e/ou pela **ASN** local, caso considere que estes não tenham os conhecimentos necessários do campeonato e seu regulamento. Esta mudança deve ser feita única exclusivamente pela **CBA**.

Artigo 9: O **PROMOTOR** tem o direito de realizar quaisquer modificações, tanto no convite aos participantes da competição como na regulamentação geral, que venha a ser necessária por motivo de força maior e/ou por razões de segurança, para cumprir com as diretrizes oficiais ou para proteger a igualdade de chances ou apelo da série de corridas. O direito de realizar modificações é sujeito ao cumprimento das normas mencionadas no Capítulo 9 deste documento. **Erros óbvios na regulamentação podem ser corrigidos a qualquer momento, pela CBA, através de adendos.**



Artigo 10: Adendos ao Regulamento, confeccionados pela **CBA**, podem ser publicados por escrito via Boletins, pelo **PROMOTOR** e por aqueles que realizam a vistoria dos veículos com anuência dos Comissários Desportivos.

Artigo 11: Eventos isolados podem ser reprogramados ou cancelados.

Artigo 12: Tudo que não está autorizado nesse regulamento está automaticamente proibido.

CAPÍTULO III: INSCRIÇÕES

Artigo 13: O portador de Licença de Competição válida, que estiver qualificado para a inscrição, deverá solicitar sua inclusão na prova através do envio do formulário de inscrição fornecido sob requisição ao organizador. Após análise do formulário de inscrição, se aprovado pelo organizador para competir, o candidato deverá assinar o Contrato e enviá-lo para:

DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES LTDA.
Av. Eng. Eusébio Stevaux, n.º 1518 – 1º Andar
São Paulo/SP – Brasil
CEP: 04696-000
Tel.: +55 11 3302-0911
A/C. Sr. Vinícius Quadros

Artigo 14: Somente será considerado inscrito e, portanto, **COMPETIDOR**, o piloto que, se aprovado pelo organizador, tiver o Contrato de Participação devidamente assinado por si mesmo e pela **PROMOTORA**.

Artigo 15: A **PROMOTORA** informará à Federação local sobre as inscrições dos **COMPETIDORES**.

Artigo 16: Não é permitido aos **COMPETIDORES** enviarem suas inscrições diretamente às Federações.

Artigo 17: É reservado a **PROMOTORA** o direito de aceitar ou recusar uma inscrição para uma corrida isolada.

Artigo 18: A **PROMOTORA** isenta os **COMPETIDORES** de pagamento de taxa de inscrição para a participação da prova.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CAPÍTULO IV: COMPETIDORES E LICENÇAS

Artigo 19: Para a participação na prova, todos os **COMPETIDORES** devem possuir Licença Nacional (carteira de piloto **CBA**) válida para o ano de 2025, nas categorias **PGC-A** ou **PGC-B**, porém nenhum piloto será admitido sem passar por uma avaliação do **PROMOTOR**.

Parágrafo único: O **COMPETIDOR** estrangeiro que desejar participar da prova deverá apresentar aos Comissários Desportivos licença da federação de automobilismo de seu país, que seja compatível ou superior à categoria PGC-B do Brasil.

Artigo 20: Caso um **COMPETIDOR** que possua Carteira Internacional **FIA** válida, com categoria mínima "C", de outro país, que não o Brasil, quiser participar da prova, ele/ela deverá apresentar à **PROMOTORA**, junto com a inscrição, uma autorização por escrito da respectiva **ASN**.

Artigo 21: Se um **COMPETIDOR** quiser usar um pseudônimo, deverá requerer a autorização da utilização mesmo pela **PROMOTORA**.

CAPÍTULO V: DO CAMPEONATO

Artigo 22: O Campeonato **PORSCHE C6 BANK ENDURANCE CHALLENGE BRASIL** será realizado em 3 (três) provas, com datas de acordo com o Anexo I, sendo que as Etapas terão sua duração informada no Regulamento Particular de cada prova (**RPP**).

Artigo 23: Para as Etapas de até 300 km (trezentos quilômetros) ou até 3h de duração, as **EQUIPES** poderão ser formadas por 1 (um) ou 2 (dois) **COMPETIDORES**. Para as Etapas acima de 300 km ou 3h de duração, as **EQUIPES** poderão ser formadas por 2 (dois) ou 3 (três) **COMPETIDORES**.

Artigo 24: Para as Etapas de até 300 km (trezentos quilômetros) ou até 3h de duração, não será permitida a inscrição de um **COMPETIDOR** em mais que 1 (uma) **EQUIPE**.

Artigo 25: Para as Etapas acima de 300 km ou 3h de duração, será permitida a inscrição de um **COMPETIDOR** em até 2 (duas) **EQUIPES**, sem distinção entre as Classes.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Artigo 26: É obrigatório que todos os **COMPETIDORES** inscritos na prova realizem sua pesagem oficial na Secretaria de Provas, vestindo indumentária completa de pilotagem (macacão, sapatilhas, luvas, *underwear*, balaclava, capacete e *Hans*).

26.1: a **EQUIPE** ficará impedida de iniciar os treinos livres até que todos os **COMPETIDORES** da **EQUIPE** realizem sua pesagem oficial.

Artigo 27: As Corridas serão divididas em dois segmentos, o “segmento inicial” e o “segmento final”. O momento de encerramento do “segmento inicial” será informado no **RPP** de cada prova, enquanto o “segmento final” se encerra juntamente com o encerramento da prova.

27.1: Ao final do segmento inicial, uma pontuação será atribuída às **EQUIPES**, de acordo com o **Artigo 155**, desde que a **EQUIPE** tenha completado no mínimo 75% das voltas daquele segmento.

27.2: O final do “segmento inicial” será informado através de uma placa de comunicação no **PSDP**, na passagem do líder da volta determinada no **RPP**, bem como, a título de informação geral, uma mensagem poderá ser mostrada no sistema de cronometragem.

Artigo 28: Um **CARRO RESERVA**, fornecido pelo **PROMOTOR** ou mesmo por empréstimo de outro **COMPETIDOR**, poderá ser utilizado para a participação em qualquer atividade de pista, desde que o **PESO DO PILOTO** e **B.O.P** estejam equalizados com o carro anterior e seja usado um dos jogos de pneus da **EQUIPE**.

28.1: A cessão por empréstimo de outro **COMPETIDOR**, somente será permitida com autorização expressa do **PROMOTOR**.

28.2: O **PROMOTOR** poderá fornecer um **CARRO RESERVA**, se disponível na etapa, caso haja avaria não reparável a tempo da próxima atividade de pista para o carro original.

28.3: Durante as sessões de treino, o **CARRO RESERVA** será emprestado preferencialmente ao **COMPETIDOR** que for acometido de quebra mecânica não decorrente de mau uso ou, na ausência desta hipótese, poderá ser emprestado para **COMPETIDOR** que tenha sofrido quebra mecânica por mau uso ou tenha se envolvido em acidente.



Parágrafo único: Na hipótese de mais de um **COMPETIDOR** ser acometido de quebra mecânica não decorrente de mau uso, o **CARRO RESERVA** será emprestado ao primeiro **COMPETIDOR** que solicitá-lo. Na hipótese de mais de um **COMPETIDOR** envolvido em acidente ou quebra por mau uso, haverá sorteio, nos critérios estabelecidos pelo **PROMOTOR**, sem julgamento da culpa.

28.4: O empréstimo do **CARRO RESERVA** ao **COMPETIDOR** que tenha sofrido quebra mecânica por mau uso ou tenha se envolvido em acidente poderá ser reavaliado a qualquer momento pelo **PROMOTOR**, caso um outro **COMPETIDOR** sofra uma quebra por não decorrência de mau uso e necessite do **CARRO RESERVA**.

28.5: Na impossibilidade de checagem do motivo da quebra, o **PROMOTOR** presumirá que esta não é decorrente de mau uso, para critérios de empréstimo do **CARRO RESERVA**.

28.6: Durante a corrida, se houver **CARRO RESERVA** disponível, este será emprestado somente ao piloto que tiver quebra mecânica não decorrente de mau uso, devendo obrigatoriamente utilizar um dos jogos de pneus LACRADOS, conforme previsto no artigo 64.

28.7: No caso de uma quebra não decorrente de mau uso durante a corrida onde o carro não consiga retornar aos boxes por seus próprios meios, o **CARRO RESERVA** poderá continuar com o outro **COMPETIDOR** da **EQUIPE**, porém, uma vez que o carro não entrou no *pit lane* esse *pit stop* não contará como um dos *pits stop's* mínimos da **EQUIPE**. Neste caso, o outro **COMPETIDOR** deve sair com um sensor fornecido pela **PROMOTORA**, selecionando corretamente seu *DRIVER ID* e, quando ele realizar a saída do *pit lane*, encerra-se o *stint* da quebra e inicia-se um novo *stint*.

28.8: Em qualquer das hipóteses anteriores, caso haja avaria não reparável a tempo para o carro original ser levado à pista para a classificação, o **COMPETIDOR** que utilizar um veículo cedido preservará seu lugar obtido para o grid de largada com este, assim como todos os resultados que o **COMPETIDOR** alcançar com o **CARRO RESERVA**.

Artigo 29: Para cada Etapa, o **COMPETIDOR** de **MAIOR B.O.P** de cada **EQUIPE** poderá percorrer um número **MÁXIMO** de voltas ou de tempo em cada corrida, e o **COMPETIDOR** de **MENOR B.O.P** deverá percorrer um número **MÍNIMO** de voltas ou de tempo em cada corrida, que será informado no **RPP**.



29.1: Para cada volta completada além do máximo permitido para o **COMPETIDOR** de **MAIOR B.O.P**, ou inferior ao mínimo obrigatório para o **COMPETIDOR** de **MENOR B.O.P**, pelo **Artigo 29**, 5 (cinco) segundos serão acrescidos no tempo final de prova da **EQUIPE**. Todas as vezes que a penalidade somar múltiplos de 100 (cem) segundos, uma volta será retirada da **EQUIPE**.

Artigo 30: TIME PENALTY PADRÃO é uma penalização de 60s (sessenta segundos), que serão contabilizados entre a linha de cronometragem no início do *pit lane* e a linha de cronometragem na saída do *pit lane*.

30.1: No *Time Penalty* a Equipe está proibida de “tocar” no carro.

30.2: Os *Time Penalties* deverão ser cumpridos no local designado pela direção de provas (que será informado no regulamento particular de cada prova). O controle do tempo que o carro ficará parado é responsabilidade da **EQUIPE**.

30.3: *Time Penalties* não podem ser cumpridos em regime de *Safety Car* ou dentro de alguma parada de Pit Stop (**PIT STOP OBRIGATÓRIO**, **PIT STOP EXTRA** ou **PIT STOP DE TROCA DE TIPO DE PNEUS**).

CAPÍTULO VI: DO PIT STOP

Artigo 31: Cada Equipe terá por obrigação realizar um mínimo de 3 (três) **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** para as Etapas de 300km, e de 5 (cinco) **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** para as Etapas de 500km, com duração mínima de 6 min (seis minutos) cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO**.

31.1: Os **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** devem acontecer dentro das “**JANELAS DE PIT STOP ABERTA**”, que terão suas ocorrências e duração informadas no **RPP** de cada prova. Caso o **COMPETIDOR** cumpra seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO** fora da “**JANELA DE PIT STOP ABERTA**”, receberá punição de acordo com o exposto abaixo:

i. Até 60 segundos após o término da “**JANELA DE PIT STOP**”: penalizado com **DRIVE THRU**.



ii. De 60 segundos até 120 segundos após o término da “**JANELA DE PIT STOP**”: penalizado com **TIME PENALTY PADRÃO**.

iii. Após 120 segundos depois do término da “**JANELA DE PIT STOP**”: Deverá cumprir **PIT TIME MÍNIMO DE 09:30,000**.

31.2: Nos **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** é obrigatória a troca dos **COMPETIDORES**.

31.3: Caso uma **EQUIPE** não realize a troca de **COMPETIDORES** em algum dos seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, esta será penalizada com um **DRIVE THRU**. Não sendo possível, por qualquer motivo, aplicar o **DRIVE THRU**, 60 (sessenta) segundos serão acrescidos no tempo final de prova da **EQUIPE**.

31.4: **EQUIPES** que não possuam **COMPETIDORES B.O.P “PLATINA”** ou **“TITÂNIO”** em sua composição tem seu tempo mínimo de **PIT STOP OBRIGATÓRIO** ajustado de acordo com a tabela de **PIT TIME HANDICAP**:

PIT TIME	992	991/2
05:57,000	EQUIPES em que o COMPETIDOR de maior B.O.P seja “ OURO ”.	EQUIPES em que o COMPETIDOR de maior B.O.P seja “ OURO ”.
05:52,000	EQUIPES em que o COMPETIDOR de maior B.O.P seja “ PRATA ”.	EQUIPES em que o COMPETIDOR de maior B.O.P seja “ PRATA ”.
05:50,000	EQUIPES em que o COMPETIDOR de maior B.O.P seja “ BRONZE ”.	EQUIPES em que o COMPETIDOR de maior B.O.P seja “ BRONZE ”.
05:47,000	EQUIPES formadas por TODOS os pilotos B.O.P “COBRE”	EQUIPES formadas por TODOS os pilotos B.O.P “COBRE” .

Artigo 32: As **EQUIPES** poderão unificar seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, caso se faça necessário. Neste caso a **EQUIPE** deverá solicitar ao **PROMOTOR** uma autorização para realizar a unificação do pit stop. Cada unificação de pit stop gerará um acréscimo de 45



(quarenta e cinco segundos), que deverá ser pago dentro do **PIT STOP UNIFICADO**. Desta forma:

- i. União de 2 (dois) pit stops gera um pit stop de 12 minutos e 45 segundos;
- ii. União de 3 (três) pit stops gera um pit stop de 19 minutos e 30 segundos;
- iii. União de 4 (quatro) pit stops gera um pit stop de 26 minutos e 15 segundos;
- iv. União de 5 (cinco) pit stops gera um pit stop de 33 minutos e 00 segundos;

32.1: EQUIPES enquadradas no artigo **31.4 (PIT TIME HANDICAP)**, que necessitem unificar **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, seguirão a mesma regra, somando 45 (quarenta e cinco) segundos a cada **PIT STOP UNIFICADO**.

32.2: Caso uma **EQUIPE** necessite, a qualquer momento, unificar **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS** e receba a permissão do **PROMOTOR** para tal unificação, do momento da unificação em diante esta **EQUIPE** não precisará mais seguir o disposto no **Artigo 31.2**, que rege a obrigatoriedade de troca de **COMPETIDORES** nos **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**.

Artigo 33: O controle do tempo mínimo de *pit stop* será realizado através do sistema de cronometragem, no intervalo das linhas de cronometragem da entrada e saída do *pit lane*, que terão suas posições informadas as **EQUIPES** no “Briefing dos Pilotos” de cada prova.

Artigo 34: Não é permitido que as **EQUIPES** utilizem sistemas alternativos de controle de tempo de pit stop com comunicação externa vis GPS ou sensor infravermelho (ex. VBOX Pit Lane Timer ou similar). É permitido que as **EQUIPES** utilizem cronometro simples, sem comunicação externa.

Artigo 35: É de única responsabilidade da **EQUIPE** de **COMPETIDORES** as ordens de entrada e saída do box, bem como o controle de tempo do *pit stop*.

Artigo 36: Existem 3 tipos de *pit stop*:

- i. **PIT STOP OBRIGATÓRIO** – com tempo mínimo de 6 min (seis minutos), são necessários 3 (três) ou 5 (cinco), de acordo com o **Artigo 31 e/ou 37.1**;
- ii. **PIT STOP EXTRA** – para realizar qualquer tipo de reparo, abastecimento, troca extra de pilotos, troca de pneus extras do mesmo tipo (seco para seco ou chuva para chuva), tem tempo mínimo de 60 s (sessenta segundos);



- iii. **PIT STOP DE TROCA DE TIPO DE PNEUS** - sempre que a **EQUIPE** realizar uma troca de tipo de pneus (chuva para seco ou vice-versa), esse pit stop tem tempo mínimo de 3 min (três minutos);

Artigo 37: Caso, ao final da Prova, uma **EQUIPE** não possuir o número mínimo de **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS** definidos para a Etapa em questão a **EQUIPE** será desclassificada da Prova.

37.1: Caso a prova seja interrompida antes do seu final e não possa ser retomada, ou caso uma prova seja finalizada de forma antecipada, por qualquer motivo, as **EQUIPES** não poderão ser punidas pelos **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** que não puderam ser cumpridos em decorrência do término antecipado da prova.

37.2: Caso essa interrupção/término ocorra dentro de uma “**JANELA DE PIT STOPS ABERTA**” as **EQUIPES** que não estejam dentro do Box, cumprindo seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO**, receberão uma penalidade em tempo equivalente ao tempo que a janela está aberta. Todas as vezes que a penalidade somar múltiplos de 100 (cem) segundos, uma volta será retirada da **EQUIPE**.

37.3: Caso, no momento da interrupção, alguma **EQUIPE** possua menos **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS** do que o previsto no regulamento para aquele momento e esta **EQUIPE** não esteja dentro do BOX cumprindo um **PIT STOP OBRIGATÓRIO** que a deixaria com o número de **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** conforme o previsto no regulamento, a **EQUIPE** em questão será penalizada em 6 (seis) voltas no resultado final da prova.

Artigo 38: Em caso de uma **EQUIPE** realizar um **PIT STOP OBRIGATÓRIO** menor que o tempo mínimo de 6 (seis) minutos, esta será penalizada em:

- i. Cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com duração entre **5min 59s 000 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e nove segundos) e **5min 59s 999 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e nove segundos e novecentos e noventa e nove milésimos), resultará em uma penalização de **6 s** (seis segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **12 s** (doze segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.



Exemplificando (corrida de 300 km): Uma **EQUIPE** realiza o seu primeiro **PIT STOP OBRIGATÓRIO** em 5:59,254, logo, menor do que o tempo mínimo estabelecido de 6 minutos. Esta **EQUIPE** deverá realizar o seu segundo ou terceiro **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com tempo mínimo de 6:06,000 (seis minutos e seis segundos).

Caso a infração ocorra no seu último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** a **EQUIPE** será penalizada em 12 (doze segundos) no seu tempo final de corrida.

Caso a **EQUIPE** não cumprir corretamente seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO**, será penalizada em 12 (doze segundos) no seu tempo final de corrida, por cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** não cumprido corretamente.

Caso a **EQUIPE**, na tentativa de cumprir seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO** de 6:06,000, cometa nova infração (por exemplo 6:05,598) será entendido que a **EQUIPE** não cumpriu a penalização.

- ii. Cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com duração entre **5min 58s 000 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e oito segundos) e **5min 58s 999 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e oito segundos e novecentos e noventa e nove milésimos), resultará em uma penalização de **12 s** (doze segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **24 s** (vinte e quatro segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.

Exemplificando (corrida de 300 km): Uma **EQUIPE** realiza o seu primeiro **PIT STOP OBRIGATÓRIO** em 5:58,324, logo, menor do que o tempo mínimo estabelecido de 6 minutos. Esta **EQUIPE** deverá realizar o seu segundo ou terceiro **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com tempo mínimo de 6:12,000 (seis minutos e doze segundos).

Caso a infração ocorra no seu último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** a **EQUIPE** será penalizada em 24 s (vinte e quatro segundos) no seu tempo final de corrida.

Caso a **EQUIPE** não cumprir corretamente seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO**, será penalizada em 24 s (vinte e quatro segundos) no seu tempo final de corrida, por cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** não cumprido corretamente.



Caso a **EQUIPE**, na tentativa de cumprir seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO** de 6:12,000, cometa nova infração (por exemplo 6:08,598) será entendido que a **EQUIPE** não cumpriu a penalização.

- iii. Cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com duração entre **5min 50s 000 milésimos** (cinco minutos e cinquenta segundos) e **5min 57s 999 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e sete segundos e novecentos e noventa e nove milésimos), resultará em um **DRIVE THROUGH** como penalização, a ser cumprido em até 3 (três) voltas após a infração. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, e a **EQUIPE** não possua tempo sua penalização será o acréscimo de 60 s (sessenta segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.
- iv. **PIT STOPS** menores que 5:50,000 não serão considerados na contagem mínima de **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS**.
- v. Os mesmos critérios se aplicam para as Equipes que estejam unificando pit stops.
 - a. Um **PIT STOP UNIFICADO** até 1 (um) segundo menor do que o estabelecido gerará uma penalização de **6 s** (seis segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **12 s** (doze segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.
 - b. Um **PIT STOP UNIFICADO** entre 1s 001 milésimo (um segundo e 1 milésimo) e 2 (dois) segundos menor do que o estabelecido resultará em uma penalização de **12 s** (doze segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **24 s** (vinte e quatro segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.
 - c. Um **PIT STOP UNIFICADO** entre 2s 001 milésimo (dois segundos e 1 milésimo) e 10 (dez) segundos menor do que o estabelecido resultará em um **DRIVE THRU** como penalização, a ser cumprido em até 3 (três) voltas após a infração. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP**



OBRIGATÓRIO da **EQUIPE**, e a **EQUIPE** não possui tempo sua penalização será o acréscimo de 60 s (sessenta segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.

a. Um pit stop unificado 10 (dez) segundos menor do que o estabelecido, não será considerado como um **PIT STOP UNIFICADO**.

vi. O mesmo critério aplica-se as **EQUIPES** enquadradas no artigo 31.4, sendo:

Tempo de pit stop executado	Penalty a ser pago em algum pit stop faltante	Penalty a ser pago no final da prova
Entre 0,001 e 1 segundo menor que o PIT TIME MÍNIMO	+ 6 segundos extras em algum PIT STOP OBRIGATÓRIO	+ 12 segundos extras ao final da prova
Entre 1,001 e 2 segundo menor que o PIT TIME MÍNIMO	+ 12 segundos extras em algum PIT STOP OBRIGATÓRIO	+ 24 segundos extras ao final da prova
Entre 2,001 e 10 segundos menor que o PIT TIME MÍNIMO	Drive through	+ 60 segundos extras ao final da prova
PIT TIME menor que 10 segundos do PIT TIME OBRIGATÓRIO	Não é considerado PIT STOP OBRIGATÓRIO	Não é considerado PIT STOP OBRIGATÓRIO

Artigo 39: Caso uma **EQUIPE** necessite realizar um **PIT STOP OBRIGATÓRIO**, por motivo de quebra mecânica ou acidente na pista que exija um reparo, durante o período de **BOX FECHADO PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO**, isto é, fora da **JANELA DE BOX ABERTO**, esse **PIT STOP OBRIGATÓRIO “ADIANTADO”** terá tempo mínimo de **9:30,000** (nove minutos e trinta segundos) cada.

39.1: Caso ainda uma **EQUIPE** necessite unificar **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**, ou seja, no período de **BOX FECHADO PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO**, eles terão duração de:



- i. Unificação de **2 (dois) PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**: 19:00,00 (dezenove minutos);
- ii. Unificação de **3 (três) PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**: 25:00,00 (vinte e cinco minutos);
- iii. Unificação de **4 (quatro) PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**: 31:45,00 (trinta e um minutos e quarenta e cinco segundos);
- iv. Unificação de **5 (cinco) PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**: 38:30,00 (trinta e oito minutos e trinta segundos);

39.2: O **BOX** permanece aberto para os outros tipos de **PIT STOP**, como o **PIT STOP EXTRA** ou **PIT STOP DE TROCA DE TIPO DE PNEUS**, e, até mesmo, para que as **EQUIPES** paguem punições, como por exemplo, **DRIVE THROUGH** e o **TIME PENALTY PADRÃO**.

Artigo 40: Caso uma **EQUIPE** realize um **PIT STOP EXTRA** com tempo menor que 60 s (sessenta segundos) entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*, esta será penalizada com um **DRIVE THROUGH**, ou na impossibilidade de realização do **DRIVE THROUGH**, com acréscimo de 60 s (sessenta segundos no tempo de prova).

Artigo 41: Caso uma **EQUIPE** realize um **PIT STOP DE TROCA DE TIPO DE PNEUS** com tempo menor que 3 min (três minutos) entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*, esta será penalizada com um **TIME PENALTY PADRÃO**, ou na impossibilidade de realização do **TIME PENALTY PADRÃO**, com acréscimo de 120 s (cento e vinte segundos no tempo de prova).

Artigo 42: O **DRIVE THROUGH** será também controlado entre a linha de entrada e a linha de saída do *Pit Lane*, com o tempo mínimo informado no **RPP** de cada Prova.

Artigo 43: Simultaneamente ao abastecimento **não é permitido** a troca de pneus e eventuais manutenções no carro. O ajuste da posição de asa, o ajuste das barras estabilizadoras, troca de **COMPETIDORES** e a aquisição de dados estão permitidos durante todo o processo de *pit stop*, desde que, sempre sejam executados por membros da equipe da **PROMOTORA** (*coaches* e convidados não podem participar das ações de *pit stop*).



43.1: No caso de uma **EQUIPE** infringir o Artigo 43, o resultado será uma penalização de **6 s** (seis segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **12 s** (doze segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.

Artigo 44: Somente os técnicos nomeados pela **PROMOTORA** e os **COMPETIDORES** poderão executar as ações durante o *pit stop*. **Terceiros** que desejem ajustar a pressão dos pneus, por escolha das **EQUIPES**, deverão fazê-lo antes ou depois do *pit stop*, mas nunca durante o *pit stop*.

44.1: No caso de uma Equipe infringir o Artigo 44, o resultado será uma penalização de **6 s** (seis segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **12 s** (doze segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.

Artigo 45: Para o início da realização do *Pit Stop* é necessário que o carro esteja parado em 45º em relação a pista de rolagem, com a traseira apontada para os boxes e a frente para a pista de rolagem.

Artigo 46: O impedimento da correta realização do *Pit Stop* ou tráfego na pista de rolagem por parte de um **COMPETIDOR** para com outro(s) **COMPETIDOR(ES)** será avaliado pelos Comissários Desportivos e poderá ser considerado atitude antidesportiva caso seja entendido que houve lesão a outra(s) parte(s).

CAPÍTULO VII: DAS CLASSES E DOS CARROS

Artigo 47: Os únicos carros com direito a competir na prova serão os veículos Porsche 911 GT3 Cup modelos 991/2, ano **2017** e Porsche 911 GT3 Cup modelos 992 **2022**, construídos pela Porsche Motorsport, departamento de competição da Porsche AG.

Todos os carros 991/2 competirão com restritores de admissão de ar de mesma dimensão dos que utilizados no Campeonato Porsche Cup C6 Bank – Sprint Challenge Brasil, sem diferenciação de potência para os carros inscritos na Classe Rookie, tal como existe no Campeonato de Sprint.



Artigo 48: Duas Classes competirão no Campeonato Porsche C6 Bank Endurance Challenge Brasil, **CARRERA (CARROS 992)** e **CHALLENGE (CARROS 991.2)**, cada uma delas com duas subclasses, **CARRERA SPORT**, **CARRERA ROOKIE**, **CHALLENGE SPORT** e **CHALLENGE ROOKIE**. As Classes, bem como as subclasses têm classificações de pontos separadas.

1. **CARRERA:** Todas as **EQUIPES** inscritas com carros modelo 992.
 - 1.1. **CARRERA SPORT: DUPLAS** inscritas com carros modelo 992 que possuam **UM PILOTO** de classificação **BOP "BRONZE"**. Ou **TRIOS** em que o **PILOTO** de **segundo menor BOP** seja de classificação **BOP "BRONZE"**.
 - 1.2. **CARRERA ROOKIE: DUPLAS** inscritas com carros modelo 992 que possuam **UM PILOTO** de classificação **BOP "COBRE"**. Ou **TRIOS** em que o **PILOTO** de **segundo menor BOP** seja de classificação **BOP "COBRE"**.
2. **CHALLENGE:** Todas as **EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/2.
 - 2.1. **CHALLENGE SPORT: DUPLAS** inscritas com carros modelo 991/2 que possuam **UM PILOTO** de classificação **BOP "BRONZE"**. Ou **TRIOS** em que o **PILOTO** de **segundo menor BOP** seja de classificação **BOP "BRONZE"**.
 - 2.2. **CHALLENGE ROOKIE: DUPLAS** inscritas com carros modelo 991/2 que possuam **UM PILOTO** de classificação **BOP "COBRE"**. Ou **TRIOS** em que o **PILOTO** de **segundo menor BOP** seja de classificação **BOP "COBRE"**.

Artigo 49: Na **CLASSE CARRERA**, **COMPETIDORES** da subclasse **ROOKIE**, **NÃO** participam da subclasse **SPORT**, mas **PARTICIPAM** da classe geral, "**CARRERA**". Já os **COMPETIDORES** da classe **SPORT** também participam da classe geral, "**CARRERA**". Ou seja, **EQUIPES** inscritas na subclasse **ROOKIE**, também são **CARRERA**, mas não são **SPORT**. Já as **EQUIPES** inscritas na classe **SPORT**, também são **CARRERA**, mas não são **ROOKIE**.

49.1: Na **CLASSE CHALLENGE**, **COMPETIDORES** da subclasse **ROOKIE**, também participam da subclasse **SPORT** e da classe geral, "**CHALLENGE**". Já os **COMPETIDORES** da classe **SPORT** também participam da classe geral, **CHALLENGE**. Ou seja, **EQUIPES** inscritas na subclasse **ROOKIE**, também são **SPORT** e **CHALLENGE**.



Já as **EQUIPES** inscritas na classe **SPORT**, são, além de **SPORT**, também **CHALLENGE**.

Artigo 50: Os **COMPETIDORES** inscritos na prova terão um numeral designado para seus veículos. Cada **EQUIPE** inscrita na prova deverá utilizar um número diferente, mesmo que estejam em Classes diferentes.

50.1: O tamanho, o desenho, a localização e a padronização dos numerais dos carros, deverão estar de acordo com a regulamentação de adesivagem da **PROMOTORA**.

Artigo 51: Durante o treino e corrida, todos os carros devem ter colocadas as propagandas e logos obrigatórios dos patrocinadores da **PROMOTORA**, assim como a identificação nacional e os adesivos de número de corrida de tamanho definido, tipo, quantidade e localização conforme definido pela **PROMOTORA**.

Artigo 52: O layout definitivo de adesivos está estipulado no contrato celebrado entre **PROMOTORA** e o **COMPETIDOR**.

Artigo 53: É expressamente proibido, utilizar propaganda relacionada a concorrentes comerciais dos patrocinadores da prova e conseqüentemente da **PROMOTORA**.

Artigo 54: Todo o patrocínio dos **COMPETIDORES** estará sujeito à aprovação prévia da **PROMOTORA**.

CAPÍTULO VIII: VISTORIA DESPORTIVA

Artigo 55: Cada **COMPETIDOR** deverá portar sua Carteira de Piloto válida, e um documento de identificação com foto, disponível para inspeção a qualquer momento durante o Evento.

Artigo 56: Em caso de não comparecimento ou atraso para a Verificação Desportiva, não será permitida a participação do **COMPETIDOR** até que o Diretor de Prova a tenha autorizado.

Artigo 57: O Diretor de Prova ou o chefe médico da **CBA** pode requisitar exames médicos ao piloto em qualquer momento durante o evento.



CAPÍTULO IX: VISTORIA TÉCNICA

Artigo 58: Antes do início da prova, todos os carros participantes serão inspecionados tecnicamente pela Comissão Técnica da **PROMOTORA** de forma a assegurar-se que o veículo satisfaça às presentes regras em sua plenitude.

Artigo 59: A **PROMOTORA** reserva-se o direito de submeter qualquer carro a uma inspeção técnica adicional a qualquer momento durante a programação do Evento, que poderá também ser realizada em local diferente daquele do Evento.

Artigo 60: O **COMPETIDOR** deverá seguir todas as instruções dos técnicos que realizarem as vistorias para a verificação e inspeção dos carros. A qualquer momento, os técnicos terão direito de verificar quaisquer aspectos técnicos dos carros que julgarem necessários.

60.1: Caso o **COMPETIDOR** não se apresente imediatamente para as Vistorias Técnicas requeridas durante o evento, o **COMPETIDOR** será impedido de participar de qualquer atividade de pista e deverá estar disponível durante toda a Vistoria para responder qualquer eventual dúvida dos técnicos. O **COMPETIDOR** somente terá permissão para continuar a participar do evento depois que a Vistoria for realizada e o Diretor de prova autorizar.

Artigo 61: Os Comissários Desportivos irão publicar os relatórios da Vistoria a cada vez que forem checados, tais resultados não incluirão nenhum dado específico a menos que não esteja em conformidade com o Regulamento Técnico.

CAPÍTULO X: QUANTIDADE DE PNEUS E AJUSTE DE PRESSÃO

Artigo 62: Nos treinos opcionais, treinos livres, de qualificação e nas corridas, somente serão permitidos o uso de pneus oficialmente liberados pelo **PROMOTOR**.

Artigo 63: Os pneus serão adquiridos pelo **COMPETIDOR** diretamente do fornecedor oficial, durante o evento.

Artigo 64: Somente os pneus **SLICKS** “**LACRADOS**” poderão ser utilizados pelas **EQUIPES** para a corrida, de acordo com a estratégia que escolherem. Cada **EQUIPE** deverá definir, dentro de todos os seus pneus, 3 (três) jogos para as Etapas de até 300 km e 4 (quatro) jogos para as Etapas acima de 300 km, com os quais deverão competir a



corrida. A **LACRAÇÃO DOS PNEUS SLICK PARA A CORRIDA** será realizada pelo **PROMOTOR**, após o término das sessões de classificação, de acordo com a indicação de cada **EQUIPE**. Uma vez iniciada a corrida, as **EQUIPES** devem realizá-la somente com seus pneus **LACRADOS** (no caso dos pneus **SLICKS**).

Artigo 65: Para todas as Classes a quantidade de jogos de pneus **SLICK** a serem adquiridos e utilizados por cada **EQUIPE** está limitada a:

i. **PNEUS SLICK USADOS:**

3 (três) jogos de pneus usados poderão ser utilizados para participação nas sessões de treinos opcionais, treinos livres e classificações para cada uma das Etapas. Estes pneus deverão ser provenientes de Etapas passadas, do Campeonato de Endurance ou mesmo do Campeonato de Sprint, isto é, não poderão ter sido adquiridos na Etapa em questão. Para as **EQUIPES** estreantes que não possuem pneus de Etapas passadas, o **PROMOTOR** deverá fornecer 3 (três) jogos de pneus usados, sendo que estes devem possuir no mínimo 80 (oitenta) km de uso cada pneu.

ii. **PNEUS SLICK NOVOS:**

i. 5 (cinco) jogos de pneus novos poderão ser adquiridos para participação dos treinos opcionais, treinos livres e classificações, para as Etapas de até 300 km. Caso haja uma eventual restrição no fornecimento de pneus por parte do fornecedor oficial, uma nova quantidade permitida para ser adquirida será informada no RPP.

ii. 6 (seis) jogos de pneus novos poderão ser adquiridos para participação dos treinos opcionais, treinos livres e classificações, para as Etapas acima de 300 km. Caso haja uma eventual restrição no fornecimento de pneus por parte do fornecedor oficial, uma nova quantidade permitida para ser adquirida será informada no RPP.

Artigo 66: Ao final da prova, cada **EQUIPE** deverá eleger 3 (três) jogos de pneus **SLICK** que serão transportados para a próxima Etapa (Sprint ou Endurance). Se, ao final da prova, uma **EQUIPE** possuir, por qualquer motivo, pneus novos sem uso, estes serão devolvidos a **MICHELIN** e desmontados das rodas, não podendo ser “carregados” para Etapas seguintes.



Artigo 67: As **EQUIPES** inscritas no Campeonato terão direito a 4 (quatro) pneus “**CORINGA**”, que poderão ser solicitados em qualquer Etapa, a qualquer momento até antes da lacração para a corrida, sem gerar punição ao piloto. Pneus “**CORINGA**” não podem ser solicitados após a **LACRAÇÃO** dos pneus para corrida.

67.1: Os 4 (quatro) pneus não necessariamente precisam formar um jogo de pneus, isto é, a **EQUIPE** pode solicitar 3 (três) pneus dianteiros e 1 (um) traseiro por exemplo.

67.2: EQUIPES participando de uma prova única tem direito a apenas 1 (um) pneu coringa nas Etapas de 300 km e 2 (dois) pneus coringa na Etapa de 500 km.

Artigo 68: Durante as **SESSÕES EXTRAS** e as **SESSÕES OFICIAIS** a pressão dos pneus será livre e poderá ser ajustada tanto pelo mecânico, engenheiro ou até mesmo um terceiro indicado pelo **COMPETIDOR**. Para o ajuste de pressão dos pneus os **COMPETIDORES** poderão utilizar ferramentas (calibradores) do **PROMOTOR** ou até mesmo próprias, se desejarem.

Artigo 69: A aferição de temperatura dos pneus é proibida, em qualquer lugar e momento, e está sujeita a penalizações por parte dos comissários.

Artigo 70: O pré-aquecimento através de alguma fonte geradora de calor é proibido. Qualquer tipo de tratamento químico ou mecânico dos pneus são proibidos.

70.1: Não é permitido que as **EQUIPES** usem o calor gerado pelo motor do carro para aquecerem seus pneus dianteiros, por exemplo.

Artigo 71: A utilização de agentes de aquecimento ou outros meios que mudem a temperatura dos pneus é proibida.

Artigo 72: A utilização de qualquer software que não os fornecidos pela **MICHELIN** ou pelo **PROMOTOR**, é **PROIBIDA**.

CAPÍTULO XI: TROCAS DE PNEUS

Artigo 73: A estratégia de utilização dos pneus é livre para as **EQUIPES** durante os Treinos Extras/Opcionais, Treinos Livres e Classificações. Para a Corrida, a estratégia de uso dos pneus é livre, dentro do universo dos pneus **LACRADOS** para a Corrida.



Artigo 74: Em caso de uma **EQUIPE**, por qualquer motivo, durante a Corrida, necessitar utilizar outros pneus que não os **LACRADOS**, esta troca deverá ser feita no Box de apoio.

74.1: Neste caso, a **EQUIPE** receberá 1 (um) ou mais pneus novos.

74.2: Somente serão substituídos pneus comprovadamente danificados, não podendo as **EQUIPES** escolherem quais pneus trocarão.

Parágrafo Único: Caso seja comprovado uma troca desnecessária de pneu (pneu(s) substituído(s) não possuía(m) dano(s)), a **EQUIPE** será penalizada com *time penalty* de 100 s (cem segundos).

74.3: Esta troca não poderá ser feita dentro de um dos **PIT STOP'S OBRIGATÓRIOS**. Isto é, caso uma **EQUIPE** tenha que realizar uma troca de pneus fora dos seus pneus **LACRADOS**, esta **EQUIPE** deverá entrar no box, parar no box de apoio, realizar a troca e se dirigir imediatamente para a saída do *pit lane*, sem qualquer parada no percurso de entrada e/ou saída, respeitando o tempo mínimo de passagem no *pit lane* de 60 s (sessenta segundos) entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*.

Caso, após a troca, seja necessária uma espera (para não passar na linha da saída do *pit lane* com menos de 60 s), a **EQUIPE** deverá realizar a espera imediatamente a frente do box de apoio, sem obstruir o espaço de parada do box de apoio.

Parágrafo Único: Caso a **EQUIPE** saia do box de apoio, depois de uma troca de pneus, e pare em algum box do *Pit Lane*, para troca de pilotos e/ou abastecimento e/ou troca de pneus e/ou manutenções de qualquer espécie, está será penalizada com *time penalty* de 360 seg. (trezentos e sessenta segundos) a ser cumprido durante a prova. Na impossibilidade de cumprimento da penalização durante a corrida, 4 (quatro) voltas serão retiradas ao final da prova da equipe infratora.

Artigo 75: Se por condição de segurança a **PROMOTORA** ou o fornecedor oficial julgar necessário a troca de algum(uns) pneu(s) de determinada **EQUIPE**, este deverá acatar esta determinação.



CAPÍTULO XII: PNEUS DE CHUVA

Artigo 76: A **PROMOTORA** informará aos **COMPETIDORES**, no Regulamento Particular da Prova, a quantidade de jogos novos de pneus de chuva que cada **EQUIPE** possui para realização da Etapa (treinos opcionais, livres, classificações e corrida).

76.1: Esse número de jogos de pneus de chuva novos deverá ser igual para todas as **EQUIPES**. A estratégia de uso destes pneus é livre para cada **EQUIPE**.

Artigo 77: A direção de corrida podará determinar o uso obrigatório de pneus de chuva durante o(s) treino(s) classificatório(s) e/ou início da(s) corrida(s) se as condições assim exigirem.

Artigo 78: O uso de pneu de chuva durante os treinos livres é decisão dos **COMPETIDORES**.

Artigo 79: Na classificação/corridas, em condições de chuva, as **EQUIPES** terão a opção de escolher entre a utilização de um jogo de pneus novos ou usados.

Artigo 80: O **COMPETIDOR** será o único responsável pelo monitoramento do estado e da condição dos seus jogos de pneus de chuva.

Artigo 81: Se por condição de segurança o **PROMOTOR** ou o fornecedor oficial julgar necessário a troca de algum(uns) pneu(s) de chuva de determinado **COMPETIDOR**, este deverá acatar esta determinação.

Parágrafo Único: No caso da troca por pneus de chuva, ficará facultado ao **COMPETIDOR** decidir se quer colocar pneus novos ou usados, desde que os mesmos ofereçam condições de segurança e sejam aprovados pela **PROMOTORA** e pelo fornecedor oficial.

CAPÍTULO XIII: DO COMBUSTÍVEL

Artigo 82: O único combustível autorizado para uso será disponibilizado por fornecedor escolhido e credenciado pelo **PROMOTOR**.

Artigo 83: Somente o **PROMOTOR** e a **CBA** estão autorizados a colher amostras de combustível dos carros participantes a qualquer momento do evento.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Artigo 84: Nenhum aditivo de combustível será permitido.

Artigo 85: O **PROMOTOR** garante que as características do combustível utilizado atendem a todos os requerimentos exigidos no **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

Artigo 86: A quantidade de combustível a ser colocada no tanque é livre para todos os treinos, classificação e corrida, exceto quando determinado uma quantidade mínima no **RPP**, sendo de responsabilidade das **EQUIPES** a correta administração das suas “torres de combustível” e estratégias de combustível.

86.1: O sensor marcador de combustível é passível de falha, dessa forma as **EQUIPES** devem controlar a quantidade do combustível nos tanques através da graduação das torres de combustível.

CAPÍTULO XIV: BRIEFING PARA OS COMPETIDORES

Artigo 87: Antes de cada Prova, uma sessão de instruções (*briefing*) para os **COMPETIDORES** será realizada pela **COMISSÃO DESPORTIVA** da corrida. Esta poderá ser realizada de maneira presencial ou virtual.

Artigo 88: O *briefing* é feito para que o Diretor de Prova e Comissários Desportivos possam passar aos **COMPETIDORES** informações e critérios específicos sobre a corrida, principalmente de segurança e, portanto, é fundamental a presença do **COMPETIDOR**, antes de ir para o alinhamento na pista.

Artigo 89: A participação nessa sessão é compulsória para todos os **COMPETIDORES**. A falta ou atraso na participação da sessão do *briefing* de instruções resultará no impedimento da participação de qualquer atividade de pista. Para retomar sua participação o **COMPETIDOR** deverá se apresentar ao Diretor de Prova e poderá voltar somente após da liberação do diretor.

CAPÍTULO XV: COMUNICAÇÃO COM OS PILOTOS

Artigo 90: O uso de sistema de rádio para comunicação entre **COMPETIDOR** e mecânico e/ou engenheiro serão permitidos e serão fornecidos pela **PROMOTORA**.



Artigo 91: O uso de sistema de rádio para comunicação entre **COMPETIDOR** e *coach*, será permitido de forma opcional, com a contratação de mais um rádio adicional fornecido pela **PROMOTORA** ou fornecedor autorizado.

CAPÍTULO XVI: NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

Artigo 92: Os **COMPETIDORES** devem sempre estar trajando todos os equipamentos de segurança – (balaclava, macacão, luvas, sapatilha, underwear capacete, suporte cervical etc.) com homologação FIA, que atendam os requerimentos vigentes do **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

Artigo 93: É de única e exclusiva responsabilidade do **COMPETIDOR**:

- i. Seleção correta do Piloto no “Driver ID” (seleção do Piloto no sistema de cronometragem);
- ii. Ajuste e travamento da posição do banco;
- iii. Ajuste dos espelhos (laterais e central);
- iv. Ajuste e travamento da coluna de direção;
- v. Travamento do volante no cubo de direção;
- vi. Verificação do sistema de rádios;
- vii. Aperto dos cintos de segurança;
- viii. Teste de funcionamento dos botões do volante;
- ix. Teste de funcionamento dos faróis, *brake light* e luz de neblina;
- x. E ainda, em condições de chuva: acionamento das luzes de neblina (*fog light*).

Artigo 94: o **PROMOTOR** recomenda o reaperto dos cintos, pelo piloto, também durante a corrida.

Artigo 95: **COMPETIDORES** são extremamente proibidos de guiar o carro na direção oposta da corrida, a menos que isso seja extremamente necessário para a remoção do carro de posições perigosas.

Artigo 96: Se um carro parar na pista será dever da equipe de resgate removê-lo o mais rápido possível para que sua presença não constitua perigo para os outros **COMPETIDORES**. Neste caso o **COMPETIDOR** deverá permanecer dentro do carro até que a equipe de regaste/ fiscais de pista autorize sua saída, exceto em caso de iminência de incêndio, quando o **COMPETIDOR** deverá sair do carro, acionar o extintor de incêndio do carro e se esconder atrás do guard-rail mais próximo.



96.1: Caso um **COMPETIDOR** pare seu veículo longe de uma zona de proteção, de forma desnecessária/displicente ou ainda, desça do seu veículo sem que este esteja na iminência de incêndio, causando a interrupção de alguma sessão oficial ou ainda a entrada do Safety Car, os comissários poderão entender a atitude como “antidesportiva” e aplicar multa e penalização, de acordo com seu critério.

Artigo 97: As instruções oficiais devem sempre ser observadas pelos **COMPETIDORES** em todas as atividades de pista. Caso o **COMPETIDOR** não cumpra as cláusulas deste artigo, este estará sujeito a penalidades que serão estipuladas pela **COMISSÃO DESPORTIVA**.

Artigo 98: Toda e qualquer manutenção nos veículos, será executada pelo **PROMOTOR** e seus fornecedores oficiais em locais de sua escolha.

98.1: Todas as peças de substituição serão fornecidas pela **PROMOTORA**.

98.2: O **COMPETIDOR** que não respeitar as regras será submetido às sanções determinadas pela **COMISSÃO DESPORTIVA**.

Artigo 99: A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes (“*fast lane*”) durante o treino, classificação e corrida é de 50 (cinquenta) km/h, e a mínima é 45 (quarenta e cinco) km/h, sendo verificada e controlada pelos comissários de corrida através do sistema de cronometragem, radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros.

99.1: Saindo do seu box e adentrando o *fast lane*, os **COMPETIDORES** devem alcançar a velocidade mínima de 45 km/h em até 2 (dois) segundos.

99.2: Os **COMPETIDORES** que excederem o limite de velocidade (50 km/h) ou circularem abaixo do limite inferior de velocidade (45 km/h) no “*fast lane*”, durante a corrida, serão penalizados com um **DRIVE THROUGH**. No caso de a infração ocorrer nos treinos livres e/ou classificação, os comissários poderão aplicar penalizações previstas no **CDA**.

Artigo 100: Nos movimentos de entrada e saída dos boxes é proibido **tocar e/ ou cruzar** a faixa branca de entrada e saída dos boxes pintadas na pista. Infratores poderão ser penalizados de acordo com o **CDA**.



Artigo 101: A saída de boxes poderá ser feita através de luzes ou bandeiras controladas por um oficial de pista e sempre respeitando a convenção de: verde para pista liberada e amarela para pista fechada. A bandeira vermelha na saída dos boxes será utilizada nos intervalos entre as seções ou simultaneamente a bandeira vermelha mostrada na pista.

Artigo 102: As luzes de freio e os dois faróis traseiros devem estar funcionando durante todas as atividades de pista.

Artigo 103: Em caso de neblina ou chuva forte, todos os **COMPETIDORES** devem ligar os faróis traseiros de neblina.

CAPÍTULO XVII: CRONOGRAMA DE TREINOS E CORRIDAS

Artigo 104: O cronograma da Prova será divulgado juntamente com o Regulamento Particular de cada Prova (**RPP**).

Artigo 105: A **PROMOTORA** reserva-se o direito de alterar os horários e dias dos treinos livres, classificação e corrida de acordo com seus critérios.

Artigo 106: A **PROMOTORA** reserva-se o direito de criar sessões extras de treinos.

106.1: para **COMPETIDORES** que não conseguirem cumprir parte da programação oficial. Neste caso as sessões terão o mesmo tempo das sessões oficiais.

106.2: para **COMPETIDORES** que não possuem experiência com a pista onde a Etapa está sendo realizada ou com o modelo de carro que está inscrito na Etapa. Neste caso, para ser elegível ao Treino Extra, o **COMPETIDOR** deve se enquadrar em pelo menos um dos critérios abaixo:

106.3: sempre que o **PROMOTOR** julgar necessário para garantir a segurança dos **COMPETIDORES**.

Artigo 107: **COMPETIDORES** que tenham, a convite do **PROMOTOR**, participado de atividades de “Shakedown”, oficialmente realizados pelo **PROMOTOR** para testar os carros antes do início das atividades de treinos extras, tendo estes realizado 10 (dez) ou mais voltas de testes, ficarão impedidos de pilotar seu carro sozinhos nos primeiros 90 (noventa) minutos de treinos extras/opcionais. Isto é, este **COMPETIDOR** poderá pilotar o



carro com um outro **COMPETIDOR** no banco do passageiro, a título de “clínica de pilotagem” ou mesmo instruir outro **COMPETIDOR** estando sentado no banco do passageiro, mas não poderá pilotar o carro sozinho, configurando “voltas de treino”.

107.1: Caso algum **COMPETIDOR** não cumpra o disposto no Artigo 109, para cada volta realizada dentro do período de impedimento, a **EQUIPE** será penalizada com a perda de 5 (cinco) minutos do treino oficial.

CAPÍTULO XVIII: CLASSIFICAÇÃO PARA FORMAÇÃO DO GRID

Artigo 108: Todas as **EQUIPES** devem ser classificados durante o treino oficial cronometrado. Se uma **EQUIPE** não se classificar, a mesma poderá largar na última posição do grid com a permissão dos **COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**. A admissão ao grid de largada é definida com base nos resultados de classificação.

Artigo 109: o número máximo de carros permitidos na pista durante as sessões de qualificação será definido de acordo com a quantidade de veículos admitidos no circuito.

Artigo 110: O formato da classificação será informado no Regulamento Particular de cada prova (**RPP**).

Artigo 111: No formato padrão de classificação, para efeito de composição do **GRID**, não existe distinção entre Categoria **CARRERA** e **CHALLENGE**. Isto é, caso um carro da Categoria **CHALLENGE** se classificar na frente de um carro da categoria **CARRERA**, este exercerá essa posição no **GRID** de largada.

Artigo 112: No formato padrão de classificação, a publicação dos tempos dos **COMPETIDORES** e a formação do grid será feita logo após o final do treino classificatório.

CAPÍTULO XIX: O GRID

Artigo 113: O **PROMOTOR** respeitará a orientação do autódromo quanto à posição de largada do Pole Position, na direita ou esquerda.

113.1: Eventuais solicitações de mudança por parte dos **COMPETIDORES** serão analisadas a critério do Diretor de Prova.



Artigo 114: Membros da Equipe autorizados poderão acessar o **GRID** de largada e terão que sair após aviso via rádio do Diretor de Prova.

Artigo 115: Caso por qualquer motivo, uma **EQUIPE** não participe da largada, a sua posição de largada será ocupada por:

- i. se a ausência da **EQUIPE** for informada com antecedência mínima de 30 minutos, antes da largada, o grid será reorganizado e a **EQUIPE** da posição seguinte a dele ocupará o seu lugar, e assim por diante;
- ii. caso não seja possível informar a **COMISSÃO DESPORTIVA** com pelo menos 30 minutos de antecedência, o espaço existente no grid será preenchido pela **EQUIPE** seguinte da sua fileira, ou seja, toda a fileira da **EQUIPE** ausente avançará um colchete à sua frente, não deixando espaços vazios no **GRID**. No caso de a ausência ser a do Pole Position, a largada se dará em fila indiana;
- iii. em caso de ausência do pole position ou do 2º colocado no grid, a posição deverá permanecer vaga, não havendo reposicionamento dos demais **COMPETIDORES**. Os **COMPETIDORES** que ocupam as 3ª e 4ª colocações deverão permanecer alinhados na segunda fila, sendo que o 4º colocado deve se posicionar ligeiramente atrás da linha do 3º colocado. O não cumprimento do disposto neste item acarretará em punição por "queima de largada".

CAPÍTULO XX: PROCEDIMENTO DE LARGADA

Artigo 116: O procedimento de largada será informado no **RPP**.

Artigo 117: Depois de determinado o lugar no **GRID**, os motores serão desligados para serem ligados novamente após a placa de 1 (um) minuto.

Artigo 118: O fechamento do *pit lane* será informado aos pilotos por meio da bandeira vermelha, assim como também, pela comunicação via rádio do Diretor de Prova.

Artigo 119: Depois do fechamento do *pit lane*, qualquer carro que ainda estiver no *pit lane* poderá largar da saída de box. Se houver mais de um **COMPETIDOR** para largar de



dentro dos boxes, essa formação será feita por ordem de chegada à saída dos boxes. Os **COMPETIDORES** só poderão acessar a pista quando autorizados por um oficial de pista.

119.1: Os carros que se encontrarem nesta situação, quando autorizados pelo oficial de pista responsável pela saída dos boxes, poderão acessar a pista e se juntarem ao final do pelotão, sempre respeitando a ordem em que saíram dos boxes.

Artigo 120: Se surgir qualquer problema, seja ele com alguma **EQUIPE** ou não, o diretor de prova poderá, sempre que possível, postergar a largada. Caso ele o faça, o mesmo informará o novo procedimento de largada a todos os **COMPETIDORES** através do sistema de som do autódromo e rádio dos pilotos.

121.1: Caso algum carro apresente problemas durante as voltas apresentação o Diretor de Prova poderá, sempre que possível, aumentar em até 2 (duas) o número de voltas de apresentação. Caso ele o faça, o mesmo informará o novo procedimento de largada a todos os **COMPETIDORES** através do sistema de som do autódromo e rádio dos pilotos.

CAPÍTULO XXI: INCIDENTES

Artigo 122: “Incidente” significa qualquer acontecimento, ou série de acontecimentos envolvendo um ou mais **COMPETIDORES**, ou qualquer ação executada por qualquer piloto, que seja reportada aos Comissários Desportivos pelo Diretor de Prova (ou anotado pelos **COMISSÁRIOS** e consequentemente investigado), serão considerados incidentes os acontecimentos que constituam o desrespeito a alguma regra dos regulamentos, **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**, entre elas, mas não somente, os itens abaixo:

- i. Necessidade de suspensão da corrida;
- ii. Falsa largada por um ou mais carros;
- iii. Ocorrido uma colisão;
- iv. Um **COMPETIDOR** ser forçado para fora da pista;
- v. A prevenção ilegítima de uma manobra legítima de algum **COMPETIDOR**;
- vi. O impedimento ilegítimo de outro **COMPETIDOR** durante uma ultrapassagem;

Parágrafo primeiro: Qualquer incidente em qualquer atividade de pista (treinos extras, treinos opcionais, livres, classificatórios, corridas, entre outros) poderão ser investigados pelos **COMISSÁRIOS** durante ou após as atividades de pista.



Parágrafo segundo: O Diretor de provas e/ou os Comissários Desportivos podem requisitar a presença do **COMPETIDOR** em reunião presencial ou online com a **Comissão de Análise de Acidentes – CAA** a fim de aprimorar a segurança das corridas e desenvolvimento dos pilotos. O **COMPETIDOR** poderá ser vetado de qualquer atividade de pista caso não participe da reunião solicitada.

Artigo 123: Caberá aos **COMISSÁRIOS** decidirem a partir de um relatório ou do requerimento do Diretor de Prova ou de qualquer **COMPETIDOR**, se um **COMPETIDOR** ou **COMPETIDORES** envolvidos num incidente em qualquer atividade de pista deverão ser ou não penalizados.

Artigo 124: Se um incidente está sendo investigado pelos **COMISSÁRIOS**, uma mensagem deverá ser enviada a todos os membros da equipe do **COMPETIDOR** ou **COMPETIDORES** envolvidos, além de ser exibida no sistema oficial de mensagens.

Artigo 125: Os **COMISSÁRIOS** podem impor qualquer uma das penalidades abaixo sobre qualquer **COMPETIDOR** envolvido num incidente:

- i. **DRIVE THROUGH** – com tempo mínimo de passagem entre as linhas informado no regulamento particular de cada Prova.
- ii. Penalidade de tempo durante a corrida (**TIME PENALTY**). O **COMPETIDOR** deverá entrar no *pit lane*, parar no local designado pela **PROMOTORA** e controlar o seu tempo, de modo a cumprir o **TIME PENALTY** designado entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*.
 - a. Se a penalidade acima descrita for imposta durante as últimas 3 voltas, ou após o término da corrida, e tais situações não estiverem previstas em outros artigos deste regulamento, caberá aos comissários definir a penalidade à Equipe em questão, retirando um número “x” de voltas da **EQUIPE** ao final da Prova ou aplicando uma penalidade em tempo;
 - b. Caso no cumprimento da penalidade acima, o **COMPETIDOR** infrinja o tempo mínimo designado (passe pela linha de saída do *pit lane* sem completar o tempo designado pelos comissários), este **TIME PENALTY** não será válido.
- iii. Penalidade de tempo ao término da corrida. Sempre que a penalidade em tempo exceder 100 (cem) segundos, uma volta deverá ser retirada da **EQUIPE**;



- iv. Uma advertência;
- v. Exclusão da prova, durante a prova;
- vi. Exclusão da prova, após a prova;
- vii. Se qualquer uma das punições **i** ou **iv** acima descritas forem aplicadas, elas não poderão ser protestadas.
- viii. Ou qualquer outro tipo de penalização prevista no **CDA/CBA** e ou **CDI/FIA**.

Artigo 126: Caso os comissários decidam impor qualquer uma das penalidades acima descritas, o procedimento será o seguinte: Os **COMISSÁRIOS** informarão o **PROMOTOR** da penalidade imposta à **EQUIPE** em questão e irão se assegurar de que esta informação será exposta no sistema oficial de mensagens. O **PROMOTOR** por sua vez deverá informar à **EQUIPE** sobre a penalidade.

CAPÍTULO XXII: SAFETY CAR

Artigo 127: O *Safety Car* será conduzido por um piloto selecionado pela **PROMOTORA** que estará em contato permanente via rádio com o controle de corrida. Um “observador” também poderá ser nomeado pelo **PROMOTOR**.

Artigo 128: Antes do início da volta de formação, o *safety car* irá assumir a posição à frente da formação do grid e permanecerá até que a bandeira verde seja acenada. A partir de então, realizará uma volta inteira no circuito seguido por todos os **COMPETIDORES**. Antes da finalização da segunda volta, ele sairá da pista se dirigindo aos boxes para que a corrida possa ser executada a partir do apagar do farol vermelho.

Artigo 129: O *Safety Car* pode ser trazido para a pista para neutralizar a corrida caso o Diretor de Prova solicitar.

129.1: O *Safety Car* será acionado somente se os **COMPETIDORES** ou oficiais estiverem correndo risco físico, mas as circunstâncias não sejam o caso de suspender a corrida.



Artigo 130: Quando a ordem é dada para a entrada do *safety car* a mensagem "SAFETY CAR" será exibida no sistema de mensagens oficial, a direção de provas informará a todos os **COMPETIDORES** e todos os postos oficiais mostrarão a bandeira amarela acompanhada da placa "SC" pelo período que durar a intervenção na pista.

Artigo 131: Os procedimentos para o *safety car* serão regidos conforme **CDA**.

Artigo 132: Durante a permanência do *Safety Car* a entrada dos boxes permanecerá aberta para as **EQUIPES** realizarem os *pit stops*.

Artigo 133: A saída dos Boxes será fechada sempre que o *Safety Car* passar pela entrada dos Boxes e, somente será reaberta, após a passagem de todo o pelotão de carros pela saída dos boxes. Esse procedimento será coordenado pelo Diretor de Prova.

Artigo 134: O RPP de cada prova poderá prever a realização da manobra de *wave-by* durante a permanência do *Safety Car*, desde que não esteja com **JANELA DE BOX ABERTA** e/ou caso não haja nenhum **COMPETIDOR** nos boxes realizando um **PIT STOP OBRIGATÓRIO**. Os pilotos que tiverem feito o mesmo número de **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS**, porém tenham completado menos voltas em relação ao líder geral da prova serão avisados para que realizem o movimento de *wave-by*, ultrapassando o *Safety Car* e voltando ao final do pelotão, sem realizar ultrapassagens entre si, recuperando 1 (uma) volta em relação ao líder geral da prova. A manobra de *wave-by* não será realizada a menos de 10 voltas e/ou 15 minutos do final da prova.

Parágrafo único: O Diretor de Prova irá orientar quem deve realizar o movimento de *wave-by*, porém a responsabilidade de saber quem está elegível ao movimento é de cada equipe. O piloto que não estiver elegível ao *wave-by* e realizar o movimento será punido com **STOP AND GO** de 5 (cinco) minutos.

CAPÍTULO XXIII: CHEGADA

Artigo 135: O sinal de final de corrida será dado no **PSDP**, assim que o carro líder tiver completado a distância/tempo total especificado para cada corrida.

Artigo 136: A corrida terminará assim que o líder passar pela linha de cronometragem, logo após atingir a distância estabelecida ou o tempo limite estabelecido, o que ocorrer primeiro.



Artigo 137: As posições de chegada serão definidas de acordo com a ordem que os **COMPETIDORES** cruzarem linha de Chegada/Largada após o líder e levando em consideração seu número total de voltas.

CAPÍTULO XIV: PROTESTOS

Artigo 138: No caso de eventuais Protestos, os critérios para os mesmos, deverão ser seguidos pelos procedimentos do **CDA/CBA** e/ou da Federação local.

138.1: Cada protesto deverá ser escrito à mão, datado e assinado pelo protestante e com o recolhimento do valor estabelecido pela **CBA** ou a **ASN** local. Após o pagamento da taxa, o protesto será entregue pela Secretária de Provas ao Diretor de Prova. O prazo limite para os protestos é de 30 minutos após a divulgação do resultado assinado pelo Diretor de Prova e **COMISSÁRIOS**.

138.2: Os **COMISSÁRIOS** analisarão o protesto de acordo com este código e podem infligir penalidades em adição a ou no lugar de quaisquer outras penalidades disponíveis a eles de acordo com o código. Qualquer decisão tomada pelo Comitê Desportivo da corrida não é sujeita a apelo. Caso o protesto proceda eximindo o protestante de qualquer responsabilidade pelo incidente referido, conforme concordado após análise do Comitê Desportivo, a taxa de protesto será inteiramente devolvida ao protestante.

CAPÍTULO XV: DO ACEITE DA REGULAMENTAÇÃO E/OU RENÚNCIA

Artigo 139: Juntamente com o Contrato de Participação os **COMPETIDORES** deverão devolver a **PROMOTORA** os formulários impressos de acordo e renúncia.

Artigo 140: Ao assinar o Contrato de Participação cada **COMPETIDOR** da Prova estará concordando e aderindo em caráter irrevogável com o presente Regulamento, assim como, com os demais regulamentos da **CBA/FIA** e Federações de Automobilismo, com o **CDA/CBA** e/ou **CDI/ FIA**, e ainda, com todas as regulamentações específicas emitidas pelo **PROMOTOR**.

Artigo 141: Nenhum pleito por danos na Justiça Comum poderá ser buscado em decorrência das medidas administrativas tomadas pelo **PROMOTOR** no pleno exercício do cumprimento do presente regulamento, pela **CBA**, ou pela Federação local, exceto em caso de danos causados de maneira intencional ou grosseiramente negligente. Para



eventuais casos como este, a taxa de apelo será de EUR 6.000,00 (seis mil euros) para a Corte Internacional de Apelo (cf. Regras Judiciais e Disciplinares da **FIA**).

CAPÍTULO XVI: CERIMÔNIA DE PODIUM

Artigo 142: Imediatamente após cada corrida será realizada a cerimônia simbólica.

Artigo 143: O número de lugares no pódio para as Classes e subclasses obedecerá a seguinte regra:

- i. Classes ou subclasses com 5 (cinco) ou mais **EQUIPES** inscritas, terão 5 (cinco) lugares no pódio;
- ii. Classes ou subclasses com menos de 5 (cinco) **EQUIPES** inscritas, terão 3 (três) lugares no pódio.

Artigo 144: Somente poderão subir ao pódio as **EQUIPES** que tiverem completado no mínimo 50% (cinquenta por cento) em número de voltas da corrida em questão.

Artigo 145: O resultado da Prova é sujeito à análise de qualquer eventual apelo e/ou penas impostas pelos comissários se existir, portanto, o resultado da premiação será validado somente após julgamento de eventuais apelos pela Corte competente. No caso de o resultado ser diferente da premiação simbólica, os **COMPETIDORES** que tiveram suas posições revistas serão obrigados a devolver o troféu ganho simbolicamente, para que este possa ser entregue para o **COMPETIDOR** que terminou oficialmente na posição a qual o troféu se refere.

145.1: A ausência ou recusa no cumprimento do previsto no caput da presente cláusula, importará em multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) que deverá ser pago a um projeto social indicado pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO XVII: EQUALIZAÇÃO DE PESO DOS PILOTOS

Artigo 146: Para a equalização de peso dos pilotos será realizada uma média ponderada, baseada no peso mínimo do piloto com a vestimenta completa de 100 kg (cem quilos), entre as diferenças de pesos dos pilotos com o peso mínimo.

Exemplo A: Uma dupla com os seguintes pesos de pilotos:

- Piloto A: 70 kg (- 30 kg em relação ao peso mínimo);



- Piloto B: 100 kg (- 0 kg em relação ao peso mínimo);
- Total= (30 kg + 0 kg) ÷ 2 = 15 kg;
- O carro andarรก com 15 kg de lastro de equalizaçŁo de peso dos pilotos;

Exemplo B: Uma dupla com os seguintes pesos de pilotos:

- Piloto A: 110 kg (+ 10 kg em relaçŁo ao peso mŁnimo);
- Piloto B: 70 kg (- 30 kg em relaçŁo ao peso mŁnimo);
- Total= (-10 kg + 30 kg) ÷ 2 = 10 kg;
- O carro andarรก com 10 kg de lastro de equalizaçŁo de peso dos pilotos;

Artigo 147: Caso um determinado carro tenha um “peso de piloto” negativo e um **B.O.P** positivo, o “crédito” do “peso do piloto” poderรก ser descontado do **B.O.P** do carro, tanto para ClassificaçŁo quanto para a Corrida.

Exemplo C: Uma dupla com os seguintes pesos de pilotos:

- Piloto A: 110 kg (+ 10 kg em relaçŁo ao peso mŁnimo);
- Piloto B: 110 kg (+ 10 kg em relaçŁo ao peso mŁnimo);
- Total = (-10 kg +(-10) kg) ÷ 2 = - 10 kg (crédito de 10 kg para o carro);
- B.O.P do carro = 35 kg (trinta e cinco quilogramas);
- O carro andarรก com 25 kg de lastro (peso dos pilotos + B.O.P);

Exemplo D: Na ClassificaçŁo, um Piloto que:

- Peso do Piloto: 110 kg (+ 10 kg em relaçŁo ao peso mŁnimo);
- B.O.P do Piloto: 18 kg;
- O carro andarรก com 8 kg de lastro (peso dos pilotos + B.O.P);

CAPÍTULO XVIII: BALANÇO DE PERFORMANCE (B.O.P)

Artigo 148: O critŁrio de classificaçŁo de **B.O.P** dos **COMPETIDORES** tem como objetivo igualar a performance dos competidores. **COMPETIDORES** que nŁo se encaixem diretamente dentro dos critŁrios abaixo, serŁo previamente analisados pela comissŁo desportiva da **PROMOTORA**. **COMPETIDORES** poderŁo ser reclassificados pela **PROMOTORA**, para cima ou para baixo, com base em sua performance, a fim de igualar sua performance aos demais **COMPETIDORES**. O critŁrio da **PROMOTORA** Ł soberano inclusive sobre os artigos abaixo.



Artigo 149: A **PROMOTORA** reserva-se o direito de modificar parcial ou integralmente a regulamentação do **B.O.P**, sempre que se fizer necessário e unicamente com o intuito de melhorar a equalização entre os **COMPETIDORES**.

Artigo 150: Os **COMPETIDORES** serão classificados de acordo com as denominações Platina, Titânio, Ouro, Prata, Bronze e Cobre, antes de cada etapa do campeonato, para definição de seus lastros de **B.O.P**.

Artigo 151: Para definição do lastro de **B.O.P** do carro, os lastros individuais de cada **COMPETIDOR** da **EQUIPE** serão somados e o resultado dividido pelo número de **COMPETIDORES DA EQUIPE**.

*Exemplo E: Uma dupla formada por **COMPETIDORES** com os seguintes **B.O.P**:*

- Piloto 1 **PLATINA**: 60 kg,
- Piloto 2 **OURO**: 35 kg,
- Total= $(60 \text{ kg} + 35 \text{ kg}) \div 2 = 47,5 \text{ kg}$
- O carro andará com 47,5 kg de lastro de **B.O.P**;

151.1: EQUIPES que formem **B.O.P** negativo poderão descontar peso do seu lastro de peso mínimo de piloto.

Exemplo F: Uma dupla formada por:

- Piloto 1, **BRONZE (B.O.P = -15 kg)**, pesando 90 kg;
- Piloto 2, **BRONZE (B.O.P = -15 kg)**, pesando 70 kg;
- $B.O.P = [(-15) + (-15)] / 2 = -15 \text{ kg}$;
- Lastro de Piloto = $[(100 - 90) + (100 - 70)] / 2 = 20 \text{ kg de lastro de peso de piloto}$;
- $\text{Peso final no carro} = (-15) + 20 = 5 \text{ kg}$.

Artigo 152: Não serão permitidas inscrições de **EQUIPES** que formem **B.O.P** maior que 48 kg (quarenta e oito quilogramas) para os carros **992** e 35 kg (trinta e cinco quilogramas) para os carros **991/2**. Isto é, não podem ser formadas duplas de dois **COMPETIDORES** Platina, ou dois **COMPETIDORES** Titânio, ou um **COMPETIDOR** Platina e um Titânio nos carros **992** ou, no caso dos carros **991/2**, uma dupla “Platina” + “Platina”, “Titânio” + “Titânio”, “Platina” + “Titânio”, “Ouro” + “Platina” ou “Ouro” + “Titânio”.



152.1: No caso de um trio de **COMPETIDORES**, nas Etapas acima de 300 km, a divisão se dará por 3 (três), mantendo-se o limite de 48 kg (quarenta e oito quilogramas) para os carros **992** e 35 kg (trinta e cinco quilogramas) para os carros **991/2**, de **B.O.P** por carro. Porém, para os carros **992 não** será permitida a inscrição de nenhum trio que possua dois Pilotos Platina, dois Pilotos Titânio ou um Piloto Platina e um Piloto Titânio no mesmo carro, mesmo que na divisão do **B.O.P**, o trio some 48 kg ou menos. Da mesma forma, para os carros **991/2, não** será permitida a inscrição de um trio com dois **COMPETIDORES** “Platina”, dois **COMPETIDORES** “Titânio”, ou um trio com um **COMPETIDOR** “Platina” e outro **COMPETIDOR** “Titânio”, ou um trio com um **COMPETIDOR** “Platina” e outro **COMPETIDOR** “Ouro” e outro **COMPETIDOR** “Bronze”, ou um trio com um **COMPETIDOR** “Titânio” e outro **COMPETIDOR** “Ouro” e outro **COMPETIDOR** “Bronze”, mesmo que na divisão do **B.O.P**, o trio some 35 kg ou menos.

*Exemplo G: Para os carros **992, não** será permitida a inscrição de um trio com dois pilotos Platina e um piloto bronze/cobre.*

*Exemplo H: Para a os carros **991/2, não** será permitida a inscrição de um trio com um piloto Platina, um Piloto Ouro e um piloto bronze. No entanto, é permitida a inscrição de um trio formado por um piloto Platina, um Piloto Ouro e outro piloto Cobre.*

Artigo 153: Caso a lista de **EQUIPES** de alguma das Categorias (**992** ou **991/2**) possua todos os carros com **B.O.P** acima de 0 (zero), o **PROMOTOR poderá**, se desejar, fazer novo nivelamento do peso de todos os carros, mantendo sempre a diferença de peso entre as **EQUIPES** e trazendo a(s) **EQUIPE(S)** de menor peso para 0 (zero) kg.

*Exemplo I: Categoria **CHALLENGE** tem a(s) **EQUIPE(S)** de menor **B.O.P** com 10 (dez) kg de lastro. Logo, torna-se essa(s) **EQUIPE(S)** **B.O.P** 0 (zero) e mantem-se a diferença inicial com as demais, baixando 10 kg o peso de todos os demais carros da categoria.*

	B.O.P antes do ajuste	B.O.P após ajuste
EQUIPE 1	10 kg →	0 kg
EQUIPE 2	22,5 kg →	12,5 kg
EQUIPE 3	47,5 kg →	37,5 kg



Artigo 154: O **B.O.P** utilizará como ferramenta equalizadora lastros de peso, seguindo os seguintes critérios:

154.1: Para Pilotos inscritos regularmente nos Campeonatos da Porsche Carrera Cup Brasil e/ou Porsche Sprint Challenge Brasil, série Sprint, que se enquadrem em dois critérios, ou ainda que participem de dois ou mais Campeonatos de Automóvel, para efeito de classificação de **B.O.P**, prevalecerá o critério de participação do Campeonato Porsche Cup Brasil, série Sprint.

*Exemplo J: Um Piloto que em 2024 participava do Porsche Carrera Cup Brasil – classe SPORT – e em 2025 participa (inscrito regularmente) do Porsche Carrera Cup Brasil, para efeito do enquadramento do **B.O.P**, será considerado um Piloto Porsche Carrera Cup Brasil e, portanto, classificado como “Ouro”.*

*Exemplo K: Um piloto disputando (inscrito regularmente) o Campeonato Porsche Carrera Cup Brasil e disputando (3 ou mais provas) o Campeonato Stock Car, ou Stock Light, para efeito do enquadramento do **B.O.P**, será considerado como “Ouro”, para efeito de **B.O.P**.*

154.2: Pilotos que não estão inscritos regularmente nos Campeonatos da Porsche Carrera Cup Brasil e/ou Porsche Sprint Challenge Brasil, serie Sprint, serão sempre classificados pela categoria de maior relevância da qual já participaram, podendo estes Pilotos estarem “em atividade” ou “fora de atividade”.

Para que se considere “participação” em uma determinada categoria é necessário que o Piloto tenha realizado de um mínimo de 3 (três) provas (etapas) na categoria em questão, em uma determinada temporada (na mesma temporada).

Esclarecimento: 1 prova = 1 Etapa de um Campeonato.

Isto é, um Piloto que tenha feito apenas 2 (duas) provas de Stock Car em toda sua carreira, não é considerado um Piloto Platina. Ou, um Piloto que tenha participado de 1 (uma) prova em 2023, 2 (duas) provas em 2024 e 1 (uma) prova em 2025, na Stock Car, também não é um Piloto Platina.



154.3: Pilotos “em atividade”:

Pilotos que tenham participado de 3 (três) ou mais provas na temporada de 2023, 2024 e 2025 são considerados “em atividade”. Um piloto que participou de 3 (três) provas na temporada de 2023 e nenhuma na temporada de 2024, para efeito desde regulamento, é um **Piloto “em atividade”**.

Os Pilotos que não estejam competindo regularmente para categorias de nível “Platina”, porém participam de testes para essas categorias ou realizam *shakedown* de forma regular para a Porsche Cup Brasil (3 {três} ou mais etapas na temporada), serão considerados “Platina em atividade” para efeito deste regulamento.

154.4: Pilotos “fora de atividade”:

Pilotos que não tenham participado de mais de 2 (duas) provas na temporada de 2023, 2024 ou 2025 são considerados “fora de atividade”. Um piloto que participou de 2 (duas) provas na temporada de 2023 e outras 2 (duas) na temporada de 2024, para efeito desde regulamento, é um **Piloto “fora de atividade”**.

154.5: O critério “em atividade” ou “fora de atividade” sempre se baseará levando em conta a categoria de maior relevância em que o Piloto competiu, exceto quando a categoria na qual o Piloto esteja “em atividade” seja de mesma relevância (para este regulamento) que uma outra categoria que ele já participou, mas está “fora de atividade”.

Parágrafo único: O piloto Platina que não está competindo em categoria de nível “Platina”, porém está em atividade em outras categorias, será considerado um Piloto “Titânio”.

Exemplo L: Um Piloto que competiu na F1 (portanto Platina) e está há duas ou mais temporadas sem competir na F1, porém competindo regularmente no Kart, é um Piloto Titânio.



Exemplo M: Um Piloto que competiu na F1 (portanto Platina) e está há duas ou mais temporadas sem competir na F1, porém atualmente competindo regularmente na Stock Car (portanto Platina e com mesma relevância que F1 para esse regulamento) é um Piloto Platina “em atividade”.

Exemplo N: Um piloto que competiu na F1 (portanto Platina) e está há duas ou mais temporadas sem competir em nenhuma categoria, é um Piloto Platina “fora de atividade” (portanto Ouro).

154.6: Pilotos Platina, Titânio, Ouro e Prata com 55 (cinquenta e cinco) anos ou mais, descem 1 (um) degrau em relação a sua classificação original – independentemente de estarem “em atividade” ou “fora de atividade”. No caso de estarem “fora de atividade” e terem 55 anos ou mais, descem 2 (dois) degraus em relação a sua classificação original.

154.7: Pilotos Platina, Titânio, Ouro e Prata, com 60 (sessenta) anos ou mais descem 2 (dois) degraus em relação a sua classificação original. No caso de estarem “fora de atividade” e terem 60 anos ou mais, descem 3 (três) degraus em relação a sua classificação original.

154.8: Pilotos Platina, Titânio e Ouro com 65 (sessenta e cinco) anos ou mais, descem 3 (três) degraus em relação a sua classificação original.

Esclarecimento: Conforme o padrão CDI/CDA, para a idade considera-se o ano em que o Piloto completa a idade em questão. Exemplo, para a linha de corte da idade de 55 anos, considera-se o ano em que o Piloto completa 55 anos.

154.9: Não existe categoria de **B.O.P** inferior a **COBRE**.

154.10: Pilotos que realizarem 3 (três) ou mais etapas de *shakedown* para a Porsche Cup Brasil na temporada ou testes para outras categorias, serão reclassificados pelo **PROMOTOR** como “Platina”.



154.11: Tabela de classificação B.O.P:

CLASSIF. B.O.P.	992	991/2	DESCRIÇÃO
Platina	60 kg	60 kg	<ul style="list-style-type: none"> - Competições internacionais consideradas como nível profissional: F1, FIA WEC, F-E, F2 (GP2), F3, F3 EURO, V8 SUPERCARS, PORSCHE SUPERCUP, DTM, BLANCPAIN GT SERIES, IMSA SCC, IRL, WTCR, Road to Indy, ou categorias que se equivalham às citadas; - Pilotos profissionais, que participam ou tenham participado de competições nacionais como STOCK CAR PRO SERIES ou STOCK SERIES ou de competições internacionais de mesmo nível ou superior (nível profissional), ou ainda pilotos que se classifiquem no mesmo nível; - Pilotos advindos de outros Campeonatos, como Nascar Brasil (inscritos na Temporada 2025 Categoria principal), TCR, Copa Truck (Categoria Principal), entre outros; - Pilotos que realizem testes para categorias de Nível Platina ou realizem shakedown de forma regular para a Porsche Cup Brasil.



Titânio	50 kg	50 kg	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Platina “fora de atividade”, mas que estejam competindo em categorias de nível inferior à Platina e/ou participaram de duas ou mais etapas do campeonato Porsche Endurance Challenge Brasil Temporadas 2023 e/ou 2024; - Pilotos Platina em atividade com 55 anos ou mais;
Ouro	35 kg	35 kg	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Platina fora de atividade; - Pilotos Porsche Carrera Cup Brasil, Campeonato de Sprint, no ano de 2023 e/ou 2024 e/ou 2025; - Pilotos classificados como “PRO” advindos de outros Campeonatos, como “Endurance Brasil”, “Copa HB20”, entre outros; - Pilotos que se classifiquem no mesmo nível; - Pilotos Platina com 60 anos ou mais;
Prata	10 kg	10 kg	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Porsche Sprint Challenge Brasil, Campeonato de Sprint, no ano de 2023 e/ou 2024 e/ou 2025, competindo na Classe CHALLENGE; - Pilotos Porsche Carrera Cup Brasil “Sport” ou “Rookie”, competindo na Classe CHALLENGE; - Pilotos Platina <u>fora de atividade e com 55 anos ou mais</u>; - Pilotos Ouro <u>com 55 anos ou mais</u>; - Pilotos Ouro <u>fora de atividade</u>; - Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;
Bronze	-10 kg (menos dez)	-10 kg (menos dez)	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Porsche Carrera Cup Brasil Sport e Porsche Sprint Challenge Sport, Campeonato de Sprint, temporada 2024 e/ou 2025; - Pilotos Platina <u>fora de atividade e com 65 anos ou mais</u>; - Pilotos Ouro <u>com 60 anos ou mais</u>; - Pilotos Ouro <u>fora de atividade e com 50 anos ou mais</u>; - Pilotos Prata <u>fora de atividade</u>; - Pilotos Prata <u>com 55 anos ou mais</u>; - Pilotos “gentleman drivers” (ou classificados como “AM”, “SUPER”, ou outros nomes

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



			<p>equivalentes) advindos de outros Campeonatos, como "Endurance Brasil", Copa HB20, Sprint Race, entre outros;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;
Cobre	- 20 kg (menos vinte)	- 20 kg (menos vinte)	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Porsche Carrera Cup Brasil Rookie, Porsche Sprint Challenge Brasil Rookie, Campeonato de Sprint, temporada 2025; - Pilotos Porsche Sprint Trophy Brasil, temporada 2025; - Pilotos iniciantes, sem experiência em outras categorias; - Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CAPÍTULO XIX: PONTUAÇÃO

Artigo 155: Para todas as Classes (**CARRERA** e **CHALLENGE**), a grade de pontuação será:

Posição de chegada	Pontuação Etapas 300km – Segmento INICIAL	Pontuação Etapas 300km – Segmento FINAL	Pontuação Etapas 500km – Segmento INICIAL	Pontuação Etapas 500km – Segmento FINAL
1º	26	52	32	64
2º	23	46	28	56
3º	21	42	26	52
4º	19	38	24	48
5º	17	34	22	44
6º	15	30	20	40
7º	14	28	18	36
8º	13	26	16	32
9º	12	24	14	28
10º	11	22	12	24
11º	10	20	10	20
12º	9	18	9	18
13º	8	16	8	16
14º	7	14	7	14
15º	6	12	6	12
16º	5	10	5	10
17º	4	8	4	8
18º	3	6	3	6
19º	2	4	2	4
20º	1	2	1	2

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



155.1: Para as subclasses **SPORT E ROOKIE**, a grade de pontuação será:

Posição de chegada	Pontuação Etapas 300km – Segmento INICIAL	Pontuação Etapas 300km – Segmento FINAL	Pontuação Etapas 500km – Segmento INICIAL	Pontuação Etapas 500km – Segmento FINAL
1º	16	32	20	40
2º	13	26	17	34
3º	11	22	15	30
4º	9	18	13	26
5º	7	14	11	22
6º	5	10	10	20
7º	4	8	9	18
8º	3	6	8	16
9º	2	4	7	14
10º	1	2	6	12

Artigo 156: Para que os pontos dos **COMPETIDORES** sejam considerados válidos, é necessário que a equipe tenha completado pelo menos 75% de cada segmento.

Artigo 157: Os troféus serão atribuídos aos **COMPETIDORES** que terminarem do 1º (primeiro) até o 5º (quinto) lugar em cada corrida, para as categorias ou subcategorias com 5 (cinco) ou mais **EQUIPES** competindo. Categorias ou subcategorias com menos de 5 (cinco) **EQUIPES** competindo, serão atribuídos troféus do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugar em cada corrida.

Artigo 158: Se houver:

- i. **Interrupção da corrida a menos de 2 (duas) voltas completadas** - A corrida será considerada nula e para uma eventual relargada o grid deverá ser montado de acordo com a classificação original do grid. Nesta situação poderá



haver a troca de carro. Não havendo condições de outra largada a corrida está cancelada e nenhum ponto será atribuído aos **COMPETIDORES**;

- ii. **Interrupção após a segunda volta e a menos de 75% do final do segmento inicial** - Caso a corrida seja interrompida nestas condições, e não seja possível a relargada, a pontuação seguirá a escala de pontos do segmento inicial de cada Classe e seus Campeonatos, dividida por 2 (dois). As posições de chegada dos **COMPETIDORES** serão definidas de acordo com a última volta completada antes da bandeira vermelha. Caso haja relargada, o grid será montado de acordo com a posição de cada **COMPETIDOR** na volta completa anterior à apresentação da bandeira vermelha. Somente poderão participar da 2.^a parte os veículos que participaram da 1.^a largada. Neste caso não se aplicará a possibilidade de troca de carro. Os pontos serão atribuídos aos **COMPETIDORES** de acordo com este resultado.
- iii. **Interrupção após o término do segmento inicial e a menos de 75% da corrida** - Caso a corrida seja interrompida nestas condições, e não seja possível a relargada, a pontuação do segmento inicial será atribuída na sua integralidade a todos os **COMPETIDORES** que tenham completado 75% do segmento inicial, e a pontuação do segmento final seguirá a escala de pontos da Classe e seus Campeonatos, dividida por 2 (dois). As posições de chegada dos **COMPETIDORES** serão definidas de acordo com a última volta completada antes da bandeira vermelha. Caso haja relargada, o grid será montado de acordo com a posição de cada **COMPETIDOR** na volta completa anterior à apresentação da bandeira vermelha. Somente poderão participar da 2.^a parte os veículos que participaram da 1.^a largada. Neste caso não se aplicará a possibilidade de troca de carro. Os pontos serão atribuídos aos **COMPETIDORES** de acordo com este resultado.
- iv. **Interrupção com mais de 75% da corrida:** Neste caso a corrida será considerada encerrada e será atribuída aos **COMPETIDORES** classificados a totalidade dos pontos de acordo com a escala de cada Classe.
- v. Nas hipóteses (ii), (iii) e (iv) deste Artigo, a taxa de 75% de realização da corrida será calculada considerando como 100% de corrida o tempo total de corrida definido pelo Regulamento para a corrida em questão.



CAPÍTULO XX: DESCARTES

Artigo 159: Todos os **COMPETIDORES** do Campeonato **PORSCHE C6 BANK ENDURANCE CHALLENGE BRASIL 2025** (Campeonatos **CARRERA, CARRERA SPORT, CARRERA ROOKIE e CHALLENGE, CHALLENGE SPORT, CHALLENGE ROOKIE**) serão obrigados a efetuar o descarte da pontuação de um segmento (segmento inicial ou segmento final), ao longo do Campeonato, a seu único e exclusivo critério.

159.1: Na aplicação do sistema de descarte, deverá ser observado que os Pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

159.2: Também serão válidas para descarte:

- i. corridas em que o **COMPETIDOR** não compareceu;
- ii. corridas para as quais o **COMPETIDOR** não se inscreveu;

CAPÍTULO XII: DESEMPATE DOS COMPETIDORES

Artigo 160: O **PORSCHE C6 BANK ENDURANCE CHALLENGE BRASIL 2025** (Campeonatos **CARRERA, CARRERA SPORT, CARRERA ROOKIE e CHALLENGE, CHALLENGE SPORT, CHALLENGE ROOKIE**) serão vencidos pelos **COMPETIDORES** que tiverem o maior número de pontos gerais acumulados em todos os eventos.

Artigo 161: Se houver empate, e dois **COMPETIDORES** que não forem de uma mesma equipe terminarem o campeonato com a mesma pontuação, serão considerados os seguintes critérios na ordem que aparecem:

- i. Maior número de vitórias de corridas;
- ii. Maior número de colocações seguintes em corridas (segundos lugares, terceiros, quartos e assim por diante). Serão consideradas somente colocações obtidas em corridas nas quais o piloto seja classificado (ou seja, tenha percorrido no mínimo 75% do número de voltas completado pelo vencedor);
- iii. Maior número de vitórias de segmentos iniciais;
- iv. Maior número de colocações seguintes em segmentos iniciais (segundos lugares, terceiros, quartos e assim por diante). Serão consideradas somente



colocações obtidas em corridas nas quais o piloto seja classificado (ou seja, tenha percorrido no mínimo 75% do número de voltas completado pelo vencedor);

- v. *Pole positions* (somente as conquistadas em treinos classificatórios);
- vi. Maior número de voltas mais rápidas em corridas;
- vii. Se ainda assim persistir a igualdade, a melhor colocação será do piloto que atingiu antes a pontuação final obtida;
- viii. Não havendo vencedor após a aplicação dos critérios acima, os concorrentes serão considerados oficialmente empatados. Dividirão a mesma colocação, aparecendo nas tabelas e classificações em ordem alfabética.

O presente regulamento foi aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 09 de junho de 2025.

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
FÁBIO BORGES GRECO - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
GIOVANNI RAMOS GUERRA - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: +55 (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



PARTE B “REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA 2025”

INTRODUÇÃO

Sempre que os presentes regulamentos se referirem à **PROMOTORA**, a **DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES LTDA** ou à **EMPRESA PROMOTORA**, relativamente a questões técnicas e desportivas, as decisões deverão ser aprovadas previamente pela **CBA**.

Na Classe **CHALLENGE** serão utilizados carros tecnicamente idênticos modelos **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/2** de uma série limitada construída com base no modelo convencional Porsche 911 GT3.

Na Classe **CARRERA** serão utilizados carros tecnicamente idênticos modelos **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 992 e PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/2** de uma série limitada construída com base no modelo convencional Porsche 911 GT3.

Os carros inscritos no Campeonato devem corresponder à mais recente Regulamentação Técnica e de Segurança da FIA, permanecendo assim em conformidade com o Anexo J da FIA (Artigo 257A). A vistoria técnica dos carros será realizada pelos vistoriadores credenciados pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO I: MODIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES AUTORIZADAS

Artigo 1: Quaisquer modificações nos veículos são proibidas, salvo aquelas promovidas pela **PROMOTORA** do evento com anuência da **CBA**, adiante citadas:

1.1: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de promover alterações adicionais nos veículos, desde que as mesmas sejam realizadas da mesma forma em todos os carros, conforme a nova especificação a ser promovida pela **PROMOTORA**.

1.2: As modificações realizadas e autorizadas são:

- (i) Dispositivo para refrigeração da camiseta “cool suit” do piloto.
- (ii) Dispositivo para refrigeração do piloto “cool system”.

EQUIPES que optem por utilizar algum(uns) dos dispositivos acima, não podem descontar o peso do dispositivo do seu conjunto de lastro (Lastro Pilotos + BOP).



1.3: Fica proibida a fixação de qualquer dispositivo/equipamento adicional no para-brisa, painel, volante ou janelas do veículo, exceto os que forem instalados pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO II: REPAROS E MANUTENÇÃO

Artigo 2: Nos reparos de acidentes, os danos causados aos painéis da carroceria, pintura e adesivos, serão reparados somente pelo **PROMOTOR** ou seus fornecedores oficiais.

Artigo 3: Toda e qualquer manutenção nos veículos, será executada pelo **PROMOTOR** e seus fornecedores oficiais.

Artigo 4: Todas as peças de substituição serão fornecidas pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO III: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Artigo 5: Os carros estão sujeitos à regulamentação de segurança FIA II-SH.

5.1: Nenhuma mudança foi feita às especificações e características básicas dos veículos, portanto eles permanecem em sua forma original conforme montados e entregues pela Porsche AG. A única exceção é informada no Artigo 1.2 deste regulamento.

Artigo 6: A especificação referente ao apêndice J Artigo 257^a Art. 1 "Bodywork" não cumpre integralmente às normas da FIA.

Artigo 7: O Santantonio (Roll Cage), utilizado nos veículos é original do veículo, fornecido pela Porsche AG.

Artigo 8: Os extintores de incêndio utilizam um sistema padrão, instalado pela Porsche AG em todos os carros satisfazendo as provisões do Código Internacional Esportivo da FIA, Apêndice J, Artigo 257^a Art. 14.

Artigo 9: A posição do extintor de incêndio é definida pelo fabricante do veículo, Porsche AG, e não pode ser mudada.

Artigo 10: Os carros são equipados por cinto de segurança de 6 pontos, homologado pela FIA.



CAPÍTULO IV: TIPOS DE MOTORES E SEUS COMPONENTES

IV. 1 – TIPOS DE MOTORES

Artigo 11: Para a Classe **CHALLENGE**, o motor é o original de fábrica do modelo 911 GT3 CUP, tipo 991, de 4.0 litros e 485 hp para os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/2**. No caso de reparo, esses somente poderão ser executados pelo **PROMOTOR**. Em caso de necessidade e a seu critério, o **PROMOTOR** poderá substituir o motor de um veículo

Para a Classe **CARRERA**, o motor é o original de fábrica do modelo 911 GT3 CUP, tipo 992, de 4.0 litros e 510 hp para os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 992** e do modelo 911 GT3 CUP, tipo 991, de 4.0 litros e 485 hp para os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/2**. No caso de reparo, esses somente poderão ser executados pelo **PROMOTOR**. Em caso de necessidade e a seu critério, o **PROMOTOR** poderá substituir o motor de um veículo.

IV. 2 – UNIDADE DE CONTROLE DO MOTOR (ECU)

Artigo 12: Durante toda a duração do evento (treinos oficiais, treino classificatório e corrida), somente o uso da ECU original, como especificado e instalado pelo fabricante do veículo é permitido, especificamente codificadas.

Artigo 13: A adição ou alteração de qualquer tipo de componente, ou ainda, mudanças no chicote de fiação, etc., dos carros é proibida.

Artigo 14: O **PROMOTOR** e/ou os técnicos de vistoria, tem o direito de verificar e/ou trocar as unidades de ECUs e/ou instalar um sistema de gravação de dados do motor a qualquer momento durante o evento.

14.1: O **PROMOTOR** e/ou os técnicos de vistoria poderão alocar o ECU através de sorteio antes do treino livre ou treino de classificação, a cada evento.

Artigo 15: O **PROMOTOR** e/ou os técnicos de vistoria, tem o direito de executar quaisquer verificações aleatórias nas ECUs e fazer as substituições que entenderem necessárias.



IV.3 – SISTEMA DE POTÊNCIA EXTRA (BOOST)

Artigo 16: Os **COMPETIDORES** terão à disposição o recurso “**BOOST**”, que pode ser ativado pelo piloto para fornecer potência extra durante um determinado período de tempo, auxiliando nas ultrapassagens e/ou defesas de posição durante o treino de classificação e as corridas.

16.1: As condições de uso do **BOOST** serão divulgadas pela CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) por meio do Regulamento Particular da Prova (RPP) de cada etapa, contemplando, os seguintes aspectos:

- i. Quantidade máxima de acionamentos permitidos;
- ii. Duração de cada acionamento;
- iii. Tempo de resposta do acionamento após a ativação (delay);
- iv. Tempo de bloqueio do sistema após o término do acionamento;
- v. Demais especificações e restrições sobre o uso do recurso.

16.2: O **BOOST** não poderá ser acionado nas largadas e relargadas, até que o piloto complete a volta subsequente a largada/relargada (primeira passagem pela linha de cronometragem após a passagem da volta de largada/relargada). Os Pilotos que infringirem a essa regra serão penalizados com o Drive Through, se a infração for constatada durante a corrida ou, caso a constatação se dê após o término da corrida, com acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo final de prova do Piloto infrator.

16.3: O **PROMOTOR** poderá disponibilizar uma quantidade de acionamentos a ser informada no Regulamento Particular da Prova (RPP) para que os **COMPETIDORES** utilizem durante os treinos.

CAPÍTULO V: SUSPENSÃO

V. 1 – AJUSTES

Artigo 17: Os ajustes de suspensão poderão ser modificados dentro dos limites da gama de ajustes existentes em cada tipo de veículo.

Parágrafo Único: Todos os ajustes permitidos serão realizados exclusivamente pelo **PROMOTOR**, para todos os carros concorrentes.



V. 2 – AMORTECEDORES E MOLAS

Artigo 18: Não é permitida a utilização de amortecedores além dos originais de fábrica.

Artigo 19: Nenhuma modificação nos amortecedores é permitida.

Artigo 20: Não é permitida a troca de molas, por outras que não sejam as originais de fábrica.

V. 3 – ALTURA DE RODAGEM

Artigo 21: A altura de rodagem não poderá ser modificada dentro da gama existente de ajustes, sendo fornecida na posição prescrita pelo **PROMOTOR**.

V. 4 – BARRAS ESTABILIZADORAS

Artigo 22: O ajuste das barras estabilizadoras é feito através do posicionamento das “facas”, sob livre escolha do **COMPETIDOR**.

CAPÍTULO VI: INTERIOR DO CARRO

VI. 1 – ASSENTO

Artigo 23: O assento e seus trilhos de movimentação podem ser alterados de acordo com a necessidade do **COMPETIDOR**. Os pilotos solicitar ao **PROMOTOR** a confecção de “bancos customizados”, feitos de poliuretano. O **PROMOTOR** se reserva o direito de atender ou não, de acordo com as possibilidades de agenda, logística e disponibilidade dos insumos necessários.

VI. 2 – VENTILAÇÃO INTERNA

Artigo 24: Sistemas de ventilação aperfeiçoados com mangueira de ar flexível para o piloto são originais de fábrica.

Parágrafo Único: Modificações adicionais não são permitidas a menos que aprovadas pelo **PROMOTOR**.



VI. 3 – COOL SUITS

Artigo 25: O uso de Cool Suits é permitido, inclusive com sistema para ingestão de água.

CAPÍTULO VII: PESO DO COMPETIDOR E LASTROS DE BOP

Artigo 26: As regras do **PESO DOS COMPETIDORES** e **LASTRO DO BOP** estão descritas no regulamento desportivo. O arredondamento do lastro peso do competidor, ou lastro do **BOP** se dará na ordem de 1,25 kg (um kilo e duzentos e cinquenta gramas), arredondando-se sempre para baixo. Se uma determinada **EQUIPE** possuir o conjunto de lastros negativo (**PESO DOS COMPETIDORES + LASTRO DO BOP**), sendo o resultado menor que -5 (menos cinco) kg, esta **EQUIPE** terá o lastro da câmara removido do seu carro. Caso o resultado seja menor que -10 (menos dez) kg, a base do lastro (chapa de aço) será retirada do seu carro.

26.1: Somente o **PROMOTOR** e seus técnicos autorizados pode manipular/ajustar o **LASTRO** dos carros.

CAPÍTULO VIII: PNEUS

Refere-se ao respectivo artigo do Regulamento Desportivo da Série.

CAPÍTULO IX: AQUISIÇÃO DE DADOS, DO SISTEMA DE RÁDIO E DO SISTEMA DE GRAVAÇÃO DE DADOS E OUTRAS FORMAS DE COMUNICAÇÃO.

Refere-se ao respectivo artigo do Regulamento Desportivo da Série.

CAPÍTULO X: DISPOSIÇÕES DIVERSAS

X. 1 – DA ASA TRASEIRA

Artigo 27: A posição original da asa traseira ajustável pode ser regulada, mas apenas dentro dos limites de ajuste originais existentes.

27.1: O **PROMOTOR** poderá adotar o uso de **GURNEY** obrigatório em todos os carros.



X. 2 – DO COMBUSTÍVEL

Refere-se ao respectivo artigo do Regulamento Desportivo da Série.

CAPÍTULO XI: CÂMERAS FILMADORAS E IMAGENS DOS EVENTOS

Artigo 28: O **PROMOTOR** terá o direito exclusivo de realizar filmagens em cada corrida e/ou treinos, ou qualquer de outra parte do evento para a divulgação na televisão ou em outra mídia, além de poder licenciar e explorar os direitos resultantes dessas imagens, sem a necessidade de pagar por direitos de imagem a quem quer que seja, tudo sob seu absoluto critério.

28.1: O **PROMOTOR** pode instalar, a seu livre critério, sistema de transmissão on-board em qualquer carro inscrito. Sempre que o fizer, o peso do equipamento será descontado do carro da **EQUIPE**.

28.2: Os Comissários Desportivos e o Diretor de Prova poderão utilizar livremente as imagens obtidas para fins de apuração de responsabilidade por eventuais acidentes.

Artigo 29: Nenhum **COMPETIDOR** poderá participar dos eventos ou das corridas, ou ainda, de qualquer outra parte dos eventos, se tiver instalado no veículo qualquer dispositivo de filmagem dentro, ou sobre o carro, em quaisquer circunstâncias onde a **PROMOTORA** do Campeonato não tenha solicitado ou dado seu consentimento prévio de permissão para a presença e operação de tal dispositivo.

CAPÍTULO XII: OBSERVAÇÕES ADICIONAIS E DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 30: Os lacres e marcas aplicadas nos carros ou equipamentos pelo **PROMOTOR**, ou pela Porsche somente poderão ser rompidos, alterados ou copiados pelo **PROMOTOR** do Campeonato e seus membros.

Artigo 31: Quaisquer discussões sobre eventuais divergências na interpretação do presente Regulamento serão interpretadas pela direção técnica do **PCCB** e, aos Comissários Desportivos, a caberá a decisão final acerca de sua interpretação.

Artigo 32: O presente Regulamento é de cumprimento obrigatório, eis que todos os **COMPETIDORES** e participantes diretamente ligados ao evento **PORSCHE CUP BRASIL** possuem prévio e pleno conhecimento de suas cláusulas e condições expressas, não podendo, portanto, alegarem desconhecimento ao mesmo.



Artigo 33: Em caso de dúvida quanto à interpretação deste Regulamento Técnico, a sua versão final, em língua portuguesa, deverá ser a utilizada para o entendimento.

Artigo 34: O presente Regulamento está sujeito a emendas, aditivos e complementos a qualquer tempo no decorrer da temporada.

O presente regulamento técnico foi aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 09 de junho de 2025.

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
FÁBIO BORGES GRECO - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
GIOVANNI RAMOS GUERRA - PRESIDENTE



ANEXO I:

CALENDÁRIO PORSCHE C6 BANK ENDURANCE CHALLENGE BRASIL - 2025

ETAPA	DATA	LOCAL
1	06 de julho	Portimão, PT
2	31 de agosto	Estoril, PT
3	22 de novembro	Interlagos, SP

Sujeito a alterações.